

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

N. 96

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto del Presidente della Repubblica
concernente regolamento recante norme per l'attuazione
del sistema telematico centrale della nautica da diporto

*(Parere ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400
e dell'articolo 1, commi da 217 a 222, della legge 24 dicembre 2012, n. 228)*

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 18 aprile 2014)



*Il Ministro
per le riforme costituzionali
e i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVII/D66/14

Roma, 18 aprile 2014

Sen.
Pietro Grasso
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Gentile Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del
parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema
di decreto del Presidente della Repubblica recante "Regolamento
recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della
nautica da diporto", approvato in via preliminare dal Consiglio dei
Ministri dell'8 novembre 2013.

Il n. 200 del 2013

Maria Elena Boschi

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A) Premessa

L'art. 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013") ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici (di seguito: Dipartimento Trasporti) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (di seguito: SISTE).

L'adozione delle relative norme attuative è stata demandata, dall'articolo 1, comma 219, della medesima legge n. 228/2012, ad apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988.

In ottemperanza a detta delega, il presente schema di decreto del Presidente della Repubblica persegue la finalità di regolamentare le modalità di attuazione del SISTE, disciplinando la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione.

Tenuto conto della struttura del SISTE, che coinvolge non solo le competenze specifiche del Dipartimento Trasporti ma anche del Corpo delle Capitanerie di Porto e degli operatori di settore, si è ritenuta l'opportunità di affidare la predisposizione del presente schema di DPR ad apposito tavolo tecnico, costituito con Decreto dirigenziale n. 13 del 15 marzo 2013, al quale hanno preso parte rappresentanti del Dipartimento Trasporti, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, dell'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini (UCINA), dell'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e delle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA).

Pertanto, il testo dello schema di DPR in esame costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti al predetto tavolo tecnico.

B) Quadro normativo di riferimento e contenuti della delega

I principi generali che regolano il nuovo istituto sono contenuti nei commi da 217 a 222 dell'art. 1 della citata legge n. 228/2012.

Tali norme (commi 217 e 218) stabiliscono preliminarmente che il SISTE, di cui il Dipartimento Trasporti è titolare, include:

- l'Archivio Telematico Centrale (di seguito: ATCN), contenente le informazioni di natura giuridica, tecnica, amministrativa e di conservatoria delle unità da diporto (art. 3, comma 1, lett. b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171);
- lo Sportello Telematico del Diportista (di seguito: STED) la cui istituzione, a norma del successivo comma 220, persegue lo scopo di semplificare i procedimenti di iscrizione e di abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto.

Ciò posto, i commi 219 e 220 rinviano ad apposito regolamento:

1. la disciplina delle modalità di attuazione del SISTE, con particolare riguardo:
 - a) al trasferimento dei dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei, tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile;
 - b) alla conservazione della documentazione, alla elaborazione e alla fornitura dei dati delle unità iscritte;
 - c) alle modalità per la pubblicità degli atti, anche ai fini antifrode;
 - d) ai tempi di attuazione delle nuove procedure;
 - e) alle necessarie modifiche delle norme di cui all'art. 3, comma 1, lett. b) e c), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto);
2. la disciplina del funzionamento dello STED, con particolare riguardo:
 - a) alle modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto;
 - b) al rilascio della licenza di navigazione e alla attribuzione delle sigle di individuazione;
 - c) alle procedure di trasmissione dei dati all'ATCN;
3. la disciplina delle modalità di partecipazione alle attività di servizio nei confronti dell'utenza da parte di **associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**, le quali forniscono anche i numeri identificativi degli scafi e i relativi dati tecnici al fine dell'acquisizione delle informazioni utili al funzionamento del SISTE, nonché dei soggetti autorizzati all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264).

Infine, i commi 221 e 222 prevedono che:

- fino alla completa attuazione del nuovo Sistema, continua ad applicarsi la normativa vigente;
- dall'attuazione delle predette disposizioni non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

C) Finalità del provvedimento

Lo schema di DPR in esame, nel dare attuazione alla riforma introdotta dalle richiamate norme, persegue una duplice fondamentale finalità.

Aderendo appieno alla ratio ed allo spirito della norma primaria, intende introdurre una radicale semplificazione e razionalizzazione:

- delle modalità di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto, attualmente gestiti in formato cartaceo in ciascun circondario marittimo, attraverso la loro completa informatizzazione e la devoluzione delle relative competenze ad un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale;
- delle modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nei relativi registri e delle modalità di rilascio dei documenti di navigazione, avvalendosi di sportelli a tal fine dedicati, dislocati su tutto il territorio nazionale ed in collegamento telematico con una banca dati centrale;
- delle modalità di assegnazione dei numeri di iscrizione delle unità da diporto, istituendo una nuova sequenza di caratteri alfanumerici, suscettibile anche di personalizzazione, generata su base nazionale.

Al contempo, corrispondendo anche all'esigenza avvertita dallo stesso legislatore di introdurre misure volte ad arginare fenomeni fraudolenti, il presente schema di regolamento persegue altresì la finalità di instaurare un efficace rapporto sinergico tra P.A. ed operatori del settore (produttori ed importatori di unità da diporto) volto a garantire l'acquisizione di elementi conoscitivi, anche di natura tecnica, utili a conferire certezza giuridica alla identificazione delle unità da diporto sia in sede di iscrizione nei relativi registri sia in sede di rilascio dei relativi documenti di navigazione.

Per le medesime finalità, lo schema di regolamento in esame prevede altresì una ulteriore misura di semplificazione, tesa alla dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto e la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN, in parziale analogia con quanto previsto per il settore delle assicurazioni RCA a norma dell'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con modificazioni in legge 24 marzo 2012, n. 27.

D) Struttura del provvedimento

Lo schema di DPR si compone di 13 articoli e di un allegato così rubricati:

- **articolo 1** - "Oggetto e definizioni"
- **articolo 2** - "Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)"
- **articolo 3** - "Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)"
- **articolo 4** - "Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON)"
- **articolo 5** - "Sportello telematico del diportista (STED)"
- **articolo 6** - "Abilitazione degli Studi di consulenza"
- **articolo 7** - "Fornitura e custodia dei materiali e poteri di vigilanza"
- **articolo 8** - "Funzionamento degli STED"
- **articolo 9** - "Sospensione e decadenza dell'operatività degli STED"
- **articolo 10** - "Nuovo sistema di iscrizione delle unità da diporto"
- **articolo 11** - "Modifiche al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146"
- **articolo 12** - "Norme transitorie e finali"
- **articolo 13** - "Entrata in vigore"
- **Allegato A** - "Logo"

E) Contenuti del provvedimento

Articolo 1 ("Oggetto e definizioni")

Individua l'oggetto del provvedimento che, in ossequio alla delega contenuta nella richiamata legge n. 228/2012, è riferita alla disciplina dell'istituzione e del funzionamento del SISTE (**comma 1**) e, al solo fine di semplificare la lettura del testo, introduce definizioni ed acrostici (**comma 2**).

Articolo 2 ("Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)")

Individua la struttura organizzativa del SISTE, costituita da:

- a) l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- b) l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON);

c) lo Sportello telematico del diportista (STED), presso il quale sono espletate, mediante collegamento telematico con il CED, le formalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto e di rilascio ed aggiornamento delle licenze di navigazione.

Tenuto conto delle finalità di semplificazione e razionalizzazione illustrate nel precedente paragrafo C), l'architettura del nuovo Sistema prevede quindi:

a) una banca dati centralizzata (ATCN), interamente informatizzata, che sostituisce i registri cartacei tenuti attualmente dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile;

b) un organo centrale (UCON), con competenza su tutto il territorio nazionale, cui sono demandate le funzioni di conservatoria attualmente svolte dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile;

c) una pluralità di sportelli (STED), dislocati su tutto il territorio nazionale, che costituiscono lo strumento operativo attraverso il quale il SISTE eroga i propri servizi all'utenza.

Articolo 3 ("Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)")

Regolamenta la struttura ed il funzionamento dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), gestito dal Centro Elaborazione Dati del Dipartimento trasporti, e le relative modalità di accesso.

A tal fine, in particolare:

- al **comma 1** sono elencati i dati identificativi e tecnici che, per ciascuna unità da diporto, formano oggetto della banca dati, nonché i dati identificativi dei relativi proprietari e utilizzatori, armatori e costruttori e le informazioni inerenti i controlli effettuati dalle competenti autorità di polizia. Ciò allo scopo di rendere certezza giuridica, anche per finalità antifrode ed a tutela della sicurezza della navigazione, in ordine alle vicende giuridiche di ciascuna unità da diporto, alle caratteristiche tecniche e di sicurezza delle stesse ed alle consequenziali verifiche periodiche di idoneità alla navigazione. Conseguentemente, la sussistenza in archivio dei predetti dati costituisce il presupposto essenziale al fine dell'emissione dei documenti di navigazione;

- al **comma 2** è disciplinata la struttura dell'archivio, articolato in 2 Sezioni:

- la "Sezione dati RID e RND", popolata dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile attraverso il trasferimento dei dati presenti nei Registri delle imbarcazioni e delle navi da diporto, dagli stessi tenuti; tale Sezione costituisce lo strumento di popolamento dell'archivio attraverso il quale viene gestita la fase transitoria di acquisizione dei dati presenti nei registri cartacei, così come prevista dall'articolo 12, comma 1, al fine di garantire la piena operatività a regime della nuova banca dati costituita dalla "Sezione dati SISTE";
- la "Sezione dati SISTE", popolata ed aggiornata con i dati raccolti dal CED in sede di prima immatricolazione delle unità da diporto e di rilascio dei documenti di navigazione relativi alle unità da diporto già immatricolate, con le informazioni trasmesse dalle forze dell'ordine ai sensi del successivo comma 4 e con i dati tecnici **dalle associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale;**

- al **comma 3** è regolamentato l'accesso alle informazioni presenti in archivio, il quale è sempre consentito alle autorità pubbliche, secondo la disciplina speciale contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, nonché ai soggetti privati nel rispetto della legislazione vigente in materia di accesso alla documentazione amministrativa;

- al **comma 4**, al fine di semplificare e razionalizzare le attività di controllo da parte dei competenti organi di polizia, è previsto che questi ultimi, avvalendosi del collegamento telematico con il Centro Elaborazione Dati che gestisce l'ATCN, comunichino all'archivio le informazioni relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto presenti nella "Sezione dati

SISTE"; poiché a tali informazioni possono aver accesso tutte le autorità di polizia, la norma consente un miglior coordinamento delle attività di controllo ed una più incisiva opera di prevenzione e di sanzionamento.

Articolo 4 ("Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON)")

Disciplina le competenze dell'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON), incardinato nel Dipartimento trasporti, e ne individua i criteri organizzativi;

All'UCON sono attribuite funzioni di pubblico registro delle unità da diporto (**comma 1**) e costituisce lo strumento di raccordo tra l'ATCN e gli STED.

A tale ufficio, infatti, sono attribuiti (**comma 2**) non solo compiti inerenti le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale, ivi compresi gli atti costitutivi di gravami sulle unità da diporto, ma anche compiti funzionali alla regolare operatività dell'ATCN e degli STED. In particolare, l'UCON:

- cura i rapporti con tutti i soggetti abilitati al popolamento e all'aggiornamento dell'ACTN e vigila sul corretto utilizzo del sistema;
- abilita gli STED e vigila sul corretto utilizzo dei collegamenti telematici;
- effettua le operazioni di popolamento, aggiornamento conservazione e validazione delle informazioni contenute nell'ATCN nonché il rilascio della relativa documentazione in caso di violazione dei termini del procedimento da parte degli STED;
- compie ogni altra attività necessaria alla gestione del SISTE.

Per quanto attiene all'organizzazione dell'ufficio, dovendosi provvedere utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, il **comma 3** rinvia a successivo provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche al fine di individuare le figure professionali, con adeguate competenze informatiche e giuridiche, addette alla gestione del nuovo sistema.

Articolo 5 ("Sportello telematico del diportista (STED)")

Istituisce e disciplina lo Sportello telematico del diportista (STED), individuandone l'ambito di operatività ed i soggetti presso i quali è attivato. In particolare:

- affida alla competenza dello STED il rilascio delle licenze di navigazione e l'aggiornamento delle stesse, il rilascio dei duplicati delle licenze in caso di sottrazione, smarrimento, distruzione o deterioramento degli originali, al rilascio del certificato di sicurezza, del certificato di idoneità, delle autorizzazioni alla navigazione temporanea e delle licenze provvisorie di navigazione, **nonché delle formalità relative agli atti soggetti a pubblicità navale (comma 1)**;
- per finalità antifrode, dispone che lo STED provveda al rilascio dei predetti documenti previa verifica, in via telematica, della sussistenza di eventuali iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, inclusi i fermi amministrativi a qualsiasi titolo disposti, gravanti sull'unità da diporto (**comma 2**);
- prevede che lo STED sia attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso le Capitanerie di porto, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Motorizzazione Civile, nonché presso le imprese e le società esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264 e ss. modifiche e integrazioni); a garanzia della affidabilità di tali imprese e società, statuisce altresì che queste ultime siano in possesso dei requisiti personali, professionali e tecnici previsti dal Dipartimento trasporti e che siano preventivamente abilitate secondo i criteri e le modalità individuati dal medesimo Dipartimento (**comma 3**);

- prevede, infine, che gli operatori della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto espongano, all'esterno dei locali ove svolgono la propria attività, un apposito logo, il cui modello è riprodotto nell'allegato A al regolamento.

Articolo 6 ("Abilitazione degli Studi di consulenza")

Disciplina il procedimento di abilitazione degli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai fini dell'attivazione dello STED.

A fini semplificativi, prevede che la richiesta di abilitazione venga presentata presso l'Ufficio Motorizzazione Civile nel cui ambito territoriale è ubicata la sede dello Studio di consulenza (**comma 1**).

Il predetto Ufficio, quindi, cura l'istruttoria verificando la sussistenza dei prescritti requisiti e trasmette in via telematica all'UCON il nulla osta alla abilitazione; quest'ultimo, verificato che il richiedente non sia già stato destinatario, da meno di due anni, di un provvedimento di cessazione dell'operatività di una precedente abilitazione, consente il collegamento con il CED dandone comunicazione telematica all'Ufficio Motorizzazione Civile competente per territorio (**comma 2**).

La ratio di tale procedura è da ravvisare, evidentemente, nella necessità di un preventivo accertamento circa l'affidabilità e l'idoneità professionale dei soggetti privati presso cui lo STED può essere attivato, tenuto conto degli interessi pubblici, che attengono in specie alla sicurezza della navigazione, e degli interessi privati, spesso di natura patrimoniale ingente, connessi al rilascio dei documenti di navigazione.

Articolo 7 ("Fornitura e custodia dei materiali e poteri di vigilanza")

Per del rilascio dei documenti di navigazione, i soggetti (pubblici e privati) presso cui è attivo lo STED debbono essere muniti della necessaria modulistica. A tal fine, la norma prevede che la fornitura di detta modulistica, che deve avere le caratteristiche tecniche e di sicurezza stabilite con decreto del Capo Dipartimento trasporti, sia curata a livello centrale dal Dipartimento stesso (**comma 1**), il quale provvederà per il tramite dell'IPZS.

L'assegnazione e la concreta consegna agli STED attivati presso gli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto è previsto che avvenga a livello territoriale a cura delle Capitanerie di porto e degli Uffici Motorizzazione Civile; inoltre, trattandosi di materiale a stretta rendicontazione, la presa in carico e l'utilizzo della modulistica dovranno essere annotati, con strumenti informatici, secondo le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti (**comma 2**).

E' previsto altresì che gli Studi di consulenza adottino ogni misura necessaria ad assicurare, con mezzi di sicurezza graduati in relazione alla natura ed alla quantità di materiali ricevuti in consegna, la conservazione e la custodia della modulistica (**comma 3**).

A rafforzamento e completamento delle competenze territoriali affidate alle Capitanerie di porto ed agli Uffici Motorizzazione Civile, la norma affida a questi poteri di vigilanza sul corretto funzionamento degli STED attivi presso gli Studi di consulenza abilitati; cosicché, in caso di accertate irregolarità, i predetti uffici ne danno comunicazione all'UCON per l'adozione delle iniziative previste dall'articolo 9, comma 2 (**comma 4**).

Infine, allo scopo di impedire l'insorgenza di conflitti di competenza, sono individuati i criteri per il regolamento della competenza territoriale delle Capitanerie di Porto e degli Uffici Motorizzazione Civile, assegnando prevalenza alle prime nell'ambito delle circoscrizioni provinciali nelle quali le Capitanerie di porto hanno sede (**comma 5**).

Articolo 8 ("Funzionamento degli STED")

Disciplina i criteri e le modalità di funzionamento dello STED.



Al riguardo, al fine di prevenire fenomeni di abusivo esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, così come disciplinata dalla legge n. 264 del 1991, il **comma 1** richiama le disposizioni vigenti in materia di accesso agli sportelli delle Capitanerie di Porto, degli Uffici Circondariali Marittimi e degli Uffici Motorizzazione Civile. In tal modo, viene assicurato l'accesso esclusivamente agli utenti che richiedono formalità inerenti le unità da diporto, a soggetti occasionalmente delegati a titolo gratuito ed agli intermediari professionali a ciò autorizzati ai sensi della predetta legge n. 264 del 1991.

Inoltre, nell'intento di prevenire azioni fraudolente nell'ambito della compravendita di unità da diporto, il comma 2 prescrive che lo STED prenda in carico l'istanza dell'utente dopo aver preventivamente verificato, in via telematica, la sussistenza di eventuali iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, inclusi i fermi amministrativi a qualsiasi titolo disposti, gravanti sull'unità da diporto. Lo STED procede quindi alla verifica della regolarità e della completezza della domanda e della documentazione presentata a corredo, ivi compreso l'esatto versamento delle imposte e dei diritti dovuti.

Ricevuta l'istanza, è previsto che lo STED trasmetta in via telematica al CED le informazioni necessarie al rilascio dei documenti di navigazione. Inoltre, allo scopo di semplificare le procedure amministrative, lo STED trasmette in formato elettronico, nel rispetto delle disposizioni contenute nel Codice dell'Amministrazione Digitale, tutta la documentazione prodotta a corredo dell'istanza, realizzando in tal modo un processo di dematerializzazione, a fini semplificativi e di contenimento della spesa, che verrà nel dettaglio disciplinato dal Dipartimento trasporti (**comma 3**).

Acquisite le informazioni e le documentazioni, il CED attribuisce, in modo automatico, un numero progressivo che vale ad individuare l'ordine cronologico di presentazione delle istanze, verifica la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'ATCN, e richiede all'UCON la validazione dell'istanza; quindi consente allo STED la stampa dei documenti di navigazione richiesti. (**comma 4**).

In via di autotutela, laddove successivamente alla emissione dei documenti di navigazione sia accertata la sussistenza di irregolarità, è previsto che l'UCON disponga la cancellazione motivata dei documenti stessi dall'ATCN ed il ritiro per il tramite degli organi di polizia rispettivamente qualora l'irregolarità sia stata commessa rispettivamente presso uno Sted gestito da uno studio di consulenza, quindi privato, (**comma 5**) o presso un ufficio pubblico (**comma 6**). Se l'irregolarità è imputabile ad uno STED gestito da uno Studio di consulenza, l'UCON provvede altresì a segnalare l'accaduto alla competente Provincia al fine della eventuale applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 9 della legge 8 agosto 1991, n. 264 (**comma 5**).

Si rinvia, infine, ad un decreto dirigenziale adottato dal Capo dipartimento del Dipartimento trasporti la fissazione in dettaglio dei criteri, delle modalità e della tempistica per lo scarto d'archivio, da parte degli STED, delle documentazioni trasmesse in formato elettronico ai sensi del comma 3 (**comma 7**).

Articolo 9 ("Sospensione e decadenza dell'operatività degli STED")

Poiché la natura regolamentare del provvedimento non consente la previsione di norme sanzionatorie, l'articolo 9 disciplina strumenti di autotutela a fronte dell'accertamento di irregolarità da parte degli STED. In particolare:

- è prevista la sospensione dell'operatività degli STED attivi presso gli Studi di consulenza abilitati per un periodo di 30 giorni, la prima volta, e per un periodo di 90 giorni, la seconda volta, nonché la cessazione dell'operatività degli STED Al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un anno delle condizioni di sospensione, laddove siano accertate gravi irregolarità o di abusi nel rilascio dei documenti di navigazione ovvero nel funzionamento degli STED medesimi (**commi 1 e 2**);

- l'operatività dei predetti STED è altresì sospesa in caso di sospensione dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto disposta dalla competente Provincia ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 8 agosto 1991, n. 264; ciò in quanto la predetta autorizzazione costituisce il primo requisito essenziale al fine dell'ottenimento della abilitazione ai collegamenti telematici. Per la medesima ragione, l'operatività dello STED cessa in caso di revoca della autorizzazione provinciale (**comma 3**);
- è prevista, infine, la possibilità che gli Studi di consulenza interessati possano riproporre istanza di abilitazione ai collegamenti telematici trascorsi non meno di due anni dalla data di avvenuta notifica della cessazione dell'operatività (**comma 4**).

Articolo 10 (*"Nuovo sistema di iscrizione delle unità da diporto"*)

Disciplina i criteri che regolano il nuovo sistema di iscrizione delle unità da diporto, prevedendo che:

- a decorrere dalla entrata in vigore del regolamento, a ciascuna unità da diporto è assegnato, in sede di immatricolazione, un numero di iscrizione costituito da caratteri alfanumerici, generati automaticamente dal CED su base nazionale, composto, in sequenza, da quattro caratteri alfabetici e da quattro caratteri numerici seguiti dalla lettera D, nel caso di imbarcazione da diporto, ovvero dalle lettere ND, nel caso di navi da diporto (**comma 1**);
- il numero di iscrizione può, a richiesta, essere personalizzato purchè la combinazione alfanumerica prescelta non sia già stata utilizzata per l'identificazione di altra unità da diporto e che non risulti contraria all'ordine pubblico, alla moralità pubblica e al buon costume (**comma 2**);
- i proprietari delle unità da diporto immatricolate anteriormente alla data di entrata in vigore del regolamento hanno facoltà di conservare i numeri di iscrizione già assegnati, a condizione che, al fine di agevolare le attività di polizia, applichino la lettera "X" di seguito ai predetti numeri di iscrizione (**comma 3**).

Articolo 11 (*"Modifiche al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto ministeriale 29 luglio 2008, n. 146"*)

Dispone le necessarie modifiche al vigente codice della nautica da diporto ed al relativo regolamento di attuazione, al fine di allinearne i contenuti alle nuove disposizioni che vengono introdotte con il regolamento in esame.

Articolo 12 (*"Norme transitorie e finali"*)

Contiene norme di chiusura finalizzate alla regolamentazione della fase transitoria di passaggio dalla disciplina previgente al nuovo sistema di gestione telematica delle procedure amministrative inerenti la nautica da diporto.

A tal fine, il **comma 1** individua il termine massimo di tre anni entro il quale la "Sezione dati RID e RND" dell'ATCN deve essere popolata attraverso l'invio telematico dei dati presenti nei registri cartacei tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile.

Il **comma 2** contiene una previsione transitoria di salvaguardia, riferita ai casi in cui l'utenza richieda il rilascio di documenti di navigazione relativi ad unità da diporto già immatricolate ma i cui dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei non siano ancora stati trasferiti all'ATCN; in tale ipotesi, infatti, è prescritto che l'Autorità competente provveda comunque a comunicare i predetti dati all'Archivio, al fine di allineare la posizione delle singole unità da diporto al nuovo regime. A tale scopo, nelle ipotesi considerate è altresì prescritto che agli interessati venga in ogni caso rilasciata anche una nuova licenza di



navigazione, emessa secondo le nuove procedure telematiche disciplinate dal regolamento.

Ferme restando le funzioni e le competenze in materia di polizia e sicurezza della navigazione, attribuite dalla legislazione vigente alle autorità marittime, è quindi stabilito che, a decorrere dalla data di entrata in vigore regolamento, cessino le iscrizioni effettuate sui registri cartacei del diporto tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile (**comma 3**).

Il **comma 4** conformandosi alle finalità antifrode perseguite dal legislatore, statuisce che il rilascio delle nuove licenze di navigazione, sia relative alle unità da diporto immatricolate a decorrere dalla entrata in vigore della riforma sia relative a quelle immatricolate anteriormente, nonché il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione temporanea, delle licenze provvisorie, del certificato di idoneità e del certificato di sicurezza avvenga sulla base della presentazione della Dichiarazione di Costruzione o di Importazione (DCI) **rilasciata dalle associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**. Conseguentemente, il **comma 5** prescrive che i produttori o gli importatori, ovvero i loro mandatari autorizzati, di unità da diporto superiori a 2,5 metri comunichino alle **associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**, i dati tecnici delle stesse nel rispetto delle disposizioni di dettaglio che verranno stabilite dal Dipartimento trasporti. La predetta DCI costituisce, infatti, la fonte primigenia del data base gestito dall'ATCN, che svolge la funzione fondamentale di certificare sia i dati tecnici dell'unità da diporto sia le informazioni necessarie ai fini della individuazione del costruttore e dell'eventuale importatore.

Analoghe esigenze di prevenzione di azioni fraudolente costituiscono la ratio della previsione contenuta nel comma 5, ultimo capoverso, laddove si rinvia ad apposito decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, da adottare di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, sentito l'IVASS, l'individuazione di nuove procedure preordinate alla progressiva dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto e la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN. In tal modo, la norma intende realizzare un sistema di certificazione telematica che ricalca in parte quello in corso di realizzazione in materia di assicurazione RCA, in attuazione dell'art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito con modificazioni in legge 24 marzo 2012, n. 27.

Il **comma 6**, infine, ribadisce il limite di copertura finanziaria stabilito dall'art. 1, comma 222, della legge n. 228/2012, stabilendo che dall'attuazione del presente regolamento non possono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Articolo 13 ("Entrata in vigore")

Allo scopo di consentire agli operatori di settore e agli uffici pubblici coinvolti di adottare le necessarie misure organizzative, nonché di assicurare i tempi tecnici necessari per l'adozione delle disposizioni operative di dettaglio, l'entrata in vigore del regolamento è fissata allo scadere del centovesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

L'atto non comporta nuovi o maggiori oneri né minori entrate per il bilancio dello Stato.



ANALISI TECNICO NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 10 settembre 2008- G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: Regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. – Dott. Agostino PETRILLO – tel 06.44122325

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Lo schema di d.P.R., composto da tredici articoli, prevede norme per l'attuazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto, disciplinando la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione.

Il Regolamento si rende necessario in quanto l'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013") ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

A tal fine, l'adozione delle relative norme attuative è demandata, dall'articolo 1, comma 219, della medesima legge n. 228/2012, ad apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988. Tale norma, inoltre, autorizzando le modifiche all'art. 3, comma 1, lett. b) e c) del d.lgs. 171/2005, punta al coordinamento tra la disciplina regolamentare e la normativa primaria speciale contenuta nel codice della nautica (d.lgs n. 171/2005) e del relativo regolamento di esecuzione (D.M. n. 146/2008).

Lo schema di d.P.R. costituisce coerente attuazione del programma di Governo relativamente alla necessità di promuovere il rilancio del diporto nautico, trattandosi di un settore oggi particolarmente afflitto dalla nota congiuntura economica generale. Inoltre lo schema di decreto si colloca nell'ambito degli obiettivi previsti dal programma di Governo volti a proseguire l'azione di revisione della spesa pubblica, in un'ottica di migliore riallocazione delle risorse disponibili per favorire una maggiore efficienza delle pubbliche amministrazioni e potenziare l'efficacia della loro azione. Lo schema di decreto presidenziale proposto è inoltre in coerenza con il programma di governo *in quanto prevede una radicale semplificazione, peraltro pienamente rispondente alle recenti innovazioni del Codice dell'Amministrazione Digitale, dei procedimenti amministrativi inerenti al rilascio dei documenti di navigazione, a supporto degli interventi governativi per il rilancio del settore della nautica da diporto.*

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- articolo 1, commi 217-222 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013");
- Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 ("Codice della navigazione");
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 ("Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)");
- legge 8 luglio 2003, n. 172 ("Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico");

- decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (“Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell’articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172”);
- decreto 29 luglio 2008, n. 146 (“Regolamento di attuazione dell’articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto”).

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.*

Lo schema di d.P.R. interviene in maniera mirata negli ambiti normativi del settore del diporto nautico e su atti di natura legislativa vigenti.

Il decreto infatti tende ad operare modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto 29 luglio 2008, n. 146, al fine di adeguare terminologie e procedure vigenti alle innovazioni introdotte con l’istituzione del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

4) *Analisi della compatibilità dell’intervento con i principi costituzionali.*

Lo schema di decreto presidenziale è coerente con i principi costituzionali che disciplinano l’efficienza e la legittimità dell’azione della Pubblica Amministrazione. Non si rilevano comunque profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) *Analisi della compatibilità dell’intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

L’intervento regolamentare è stato predisposto nel rispetto della ripartizione delle competenze legislative, delineate dall’articolo 117 della Costituzione, fra Stato e Regioni e nel rispetto delle attribuzioni degli enti locali, in particolare delle Province, valorizzando il relativo apporto.

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L’intervento normativo riguarda aspetti attinenti l’esclusiva competenza statale e non invade le funzioni attribuite alle regioni e agli enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall’articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell’assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

8) *Verifica dell’esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all’esame del Parlamento e relativo stato dell’iter.*

Non sussistono, allo stato, all’esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

9) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL’UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE.

10) *Analisi della compatibilità dell’intervento con l’ordinamento dell’Unione europea.*

Le disposizioni del provvedimento non si pongono in contrasto con la normativa comunitaria.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo o analogo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.*

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo o analogo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento non introduce nuove definizioni normative.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento sono corretti.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento in esame fa ricorso alla tecnica della novella legislativa, introducendo modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 e al decreto 29 luglio 2008, n. 146, al fine di adeguare terminologie e procedure vigenti alle innovazioni introdotte con l'istituzione del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non è previsto un effetto abrogativo implicito ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i nuovi articoli vanno ad incidere.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non sussistono altre deleghe aperte aventi il medesimo oggetto del provvedimento in trattazione

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto in esame, dovranno essere adottati atti amministrativi finalizzati al concreto funzionamento del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto e concernenti, in particolare:

- la struttura organizzativa, le dotazioni organiche ed il funzionamento dell'Ufficio di Conservatoria delle unità da diporto (UCON);
- la fissazione delle nuove tariffe, da individuare di concerto con il Ministero dell'economia e delle Finanze, applicabili alle operazioni di rilascio telematico dei documenti di navigazione;
- la progressiva dematerializzazione dei contrassegni assicurativi relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto, con il concerto del Ministero dello Sviluppo Economico;
- la dematerializzazione delle istanze e delle documentazioni necessarie al fine del rilascio telematico dei documenti di navigazione;
- le caratteristiche tecniche e di sicurezza della nuova modulistica necessaria per la stampa dei documenti di navigazione;
- l'acquisizione dei dati contenuti nei registri cartacei di iscrizione delle unità da diporto (tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Motorizzazione Civile) nonché l'acquisizione dei dati tecnici trasmessi dalle **associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**, al fine del popolamento dell'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN).

Sarà inoltre necessario diramare istruzioni operative dirette a tutti i soggetti presso i quali sarà attivo lo "Sportello Telematico del Diportista (STED)", vale a dire le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi, gli Uffici Motorizzazione Civile e gli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

Al riguardo, la norma primaria, in forza della quale viene predisposto il decreto in esame, non impone termini espressi per l'adozione dei necessari atti attuativi delle disposizioni regolamentari, limitandosi ad indicare il termine di sei mesi per la realizzazione del nuovo Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

Tuttavia, poiché il provvedimento in esame fissa la propria entrata in vigore nel centoventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, proprio al fine di consentire all'Amministrazione lo svolgimento di tutte le attività prodromiche al concreto funzionamento del nuovo Sistema, l'Amministrazione stessa potrà provvedere all'adozione degli illustrati atti amministrativi entro il medesimo termine.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di

commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

Sono stati ritenuti sufficienti ed utilizzati i dati statistici già in possesso dell'Amministrazione.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

Titolo: Regolamento recante norme per l'attuazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. – dott. Agostino PETRILLO – tel. 06.44122325 -

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

Il regolamento, composto da tredici articoli, origina dal disposto dell'articolo 1, comma 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ("legge di stabilità 2013") che ha istituito, nell'ambito del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto.

L'adozione delle relative norme attuative relative a tale sistema è stata demandata, dall'articolo 1, comma 219, della medesima legge n. 228/2012, ad apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400/1988, oggetto della presente AIR.

A) la rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate:

L'intervento regolatorio mira, attraverso la semplificazione dei procedimenti amministrativi di iscrizione delle unità da diporto e del rilascio dei relativi documenti di navigazione, ad introdurre elementi di modernizzazione, anche attraverso l'esternalizzazione degli adempimenti burocratici presso le imprese private che svolgono attività di consulenza e di intermediazione nel disbrigo delle pratiche nautiche, a sostegno del rilancio del settore. Quello della nautica da diporto è, infatti, un settore economico che, anche in congiuntura con la crisi internazionale, ha fatto registrare sensibili flessioni delle economie legate agli specifici indotti, a favore di aree europee in cui vigono standard regolamentari caratterizzati da sistemi di burocrazia più snella.

E, in tal senso, si registra una forte concorrenza internazionale, in specie da parte di Paesi europei quali soprattutto la Francia, per l'area Tirrenica, la Slovenia e la Croazia per il versante Adriatico.

Il settore soffre, inoltre, delle deleterie conseguenze economiche derivanti dalla perpetrazione di frodi, prevalentemente in danno delle imprese che esercitano attività di leasing, certamente agevolato dall'obsoleto sistema di iscrizione attualmente vigente, il quale si avvale ancora di registri cartacei radicati, oltretutto, ad ambiti territoriali di competenza limitati alle circoscrizioni marittime. Cosicché, l'assenza di una banca dati nazionale che, avvalendosi degli strumenti informatici, sia in grado di registrare in tempo reale le vicende giuridiche di ciascuna unità da diporto, consente agevolmente di procedere alla iscrizione di una stessa nave od imbarcazione da diporto in capo a soggetti diversi. Al riguardo, appare significativo quanto riportato dalla cronaca giornalistica circa l'ingente truffa posta in essere, peraltro da un solo Dealer (Rimini Yacht), nell'arco del biennio 2006/2008, in danno di 19 imprese di leasing italiane e di alcune imprese di leasing di San Marino, per complessivi 50 milioni di euro.

Il permanere della tenuta in formato cartaceo dei registri di iscrizione impone, altresì, che tutti gli adempimenti amministrativi richiesti dalla legislazione vigente in materia, al fine della regolare navigazione, debbano essere necessariamente espletati soltanto presso l'Ufficio di iscrizione della unità da diporto, imponendo pertanto costi e disagi aggiuntivi all'utenza.

Inoltre, l'assenza di una banca dati nazionale ed informatizzata non consente di coordinare, in modo efficiente ed efficace, le attività di controllo in mare effettuate dagli organi di polizia.

L'ambito entro il quale interverrà l'intervento regolatorio in oggetto, interessa, secondo i dati relativi all'anno 2011, divulgati dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture nell'ultima edizione del Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture Il diporto nautico in Italia 2011, un totale di unità immatricolate pari a quasi 105 mila unità. Tale dato comprende sia le registrazioni presso gli uffici marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civili (ex MCTC).

Nell'anno 2012, sempre secondo i dati tratti dall'ufficio di statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, per quanto riguarda i soli uffici marittimi è risultato quanto segue:

- iscrizioni del naviglio da diporto negli uffici marittimi: 926;
- cancellazioni del naviglio da diporto negli uffici marittimi: 2474;
- consistenza del naviglio da diporto iscritto negli uffici marittimi al 31.12.2012: 81.405 -

Analizzando i dati per lunghezza delle unità, è possibile riportare la seguente ripartizione :

- natanti (fino a 10 metri), pari al 54,7% del totale (55% circa nel 2010);
- imbarcazioni sino a 12 metri, 22,1% (in linea rispetto al 22,4% del 2010);
- imbarcazioni tra 12,01 e 18 metri, 19,6% nel 2011 e 19,7% nel 2010;
- imbarcazioni fino a 24 metri, 3,4% nel 2011 e 2,7% nel 2010;
- navi da diporto, 0,2% dato pressoché uguale al 2010.

Attualmente quindi, secondo dati dell'ufficio di statistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto concerne le tempistiche medie per il rilascio, in particolare, delle licenze di navigazione (documento che abilita alla navigazione), emerge quanto segue:

Capitaneria di porto di Livorno	20 gg.
Capitaneria di porto di Fiumicino	10/15 gg.
Capitaneria di porto Viareggio	30 gg.
Capitaneria di porto Genova	30 gg.
Capitaneria di porto Venezia	20 gg.
Capitaneria di porto Chioggia	25 gg.
Capitaneria di porto Gaeta	10 gg.
Motorizzazione di Como	5/10 gg.

Le differenti tempistiche dipendono da diversi fattori legati soprattutto al numero di pratiche da espletare, di impiegati/funzionari addetti ed naturalmente dal tipo di località a maggiore o minore propensione diportistica.

Col nuovo sistema telematico si prevede invece di impiegare, per lo stesso tipo di documento, complessivamente in media circa 5 giorni lavorativi, tenendo conto che la trasmissione dei dati in via telematica avverrà in tempo reale da parte dello sportello telematico all'UCON, che invece necessiterà di tempi tecnici volti a controllare e validare l'atto; per ciascuna pratica infatti sarà

avviata presso l'UCON un'istruttoria attraverso l'esame della domanda e della documentazione trasmessa in formato elettronico dagli STED.

Ulteriori elementi per inquadrare il settore su cui interverrà il provvedimento in esame, è rappresentato dal numero dei posti barca. Quest'ultimi, sulla base dell'ultimo dato rilevabile dal sopraddetto Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti del 2011, sono stati calcolati in 151.632 posti barca, così suddivisi:

- 41.700 circa nei marina turistici;
- 97.000 nei porti pubblici;
- 18.000 costituiti da boe e ormeggi provvisori.

Nel 2011 risultavano inoccupati il 15% del totale degli ormeggi (rilevazione Osservatorio Nautico Nazionale), cioè 22.740 posti barca. Nel 2012, a seguito di diversi fattori, il tasso di abbandono è stato del 26% (rilevazione Osservatorio Nautico Nazionale), liberando altri 35.480 ormeggi. Attualmente sono dunque da ritenersi disponibili sul mercato circa 58.000 posti barca, pari a un terzo dell'offerta complessiva delle infrastrutture diportistiche italiane.

Per quanto concerne l'aspetto produttivo del comparto delle unità da diporto, secondo i dati prodotti dall'UCINA (*La Nautica in cifre. Analisi del mercato per l'anno 2012*), come riportato nella seguente tabella, la Lombardia è la regione con il maggior numero di aziende (oltre un quarto) ed è quarta per numero di addetti. La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Sicilia, regione tuttavia soltanto settima in termini di addetti. Segue la Campania che ospita nel suo territorio una percentuale di aziende pari circa alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della maggior diffusione di piccole imprese. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna (prima tra le regioni per numero di addetti) e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse. Infatti per tali regioni le percentuali relative al numero di addetti sono di molto superiori a quelle relative al numero di aziende.

Comparto delle unità da diporto: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2011

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	25,9%	11,2%
Sicilia	10,7%	2,6%
Campania	9,8%	10,0%
Toscana	8,9%	20,0%
Emilia Romagna	8,0%	30,3%
Lazio	8,0%	1,0%
Liguria	8,0%	4,9%
Piemonte	5,4%	16,3%
Veneto	4,5%	0,6%
Calabria	3,6%	1,2%
Puglia	3,6%	0,4%
Friuli V.G.	2,7%	1,2%
Sardegna	0,9%	0,2%

Per quanto concerne la suddivisione delle imprese in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese, si evidenzia che soltanto il 2% delle aziende non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre un terzo sono microimprese e oltre la metà sono piccole imprese.

Infine, si riporta a titolo riassuntivo, una tabella indicante i numeri di potenziali soggetti interessati dal provvedimento oggetto della presente AIR:



Beneficiari diretti	UCINA	Aziende Charter Noleggio/Locazione	ASSILEA	UNASCA
tot. 1968	450 imprese di produzione	483	35 società di leasing	circa 1000 studi di consulenza e agenzie pratiche

Beneficiari indiretti per macro settore: 546 Porti e Approdi turistici

Totale complessivo: 1968+546 = 2514 aziende -

B) l'indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo;

L'adottando provvedimento persegue l'obiettivo di introdurre semplificazioni, correttivi e strumenti agili di controllo che incentivino positivamente le dinamiche concorrenziali di mercato e, al contempo, rafforzino sia la tutela degli interessi di ordine pubblico sia la tutela degli interessi economici di tutti gli operatori del settore. E ciò attraverso:

- l'istituzione di un Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, che consentirà di riferire ad un unico organismo nazionale le competenze in materia di iscrizione delle unità da diporto e che varrà, conseguentemente, anche ad uniformare le prassi amministrative in uso;
- l'istituzione di un Archivio telematico centrale della nautica da diporto, depositario di tutti i dati tecnici e giuridici riferiti a ciascuna unità da diporto, popolato inizialmente attraverso le informazioni contenute negli attuali registri cartacei di iscrizione e, a regime, attraverso le informazioni che verranno man mano acquisite in occasione delle nuove iscrizioni e del rilascio dei nuovi documenti di navigazione, nonché attraverso i dati tecnici trasmessi dall'UCINA e le informazioni fornite dagli organi di polizia in ordine ai controlli in mare effettuati;
- l'istituzione dello Sportello telematico del diportista (STED), che sarà operativo presso tutte le Capitanerie di Porto, presso tutti gli Uffici Circondariali Marittimi, presso tutti gli Uffici Motorizzazione Civile e presso un migliaio di Agenzie di pratiche nautiche, e che consentirà una presenza più capillare sul territorio degli sportelli presso i quali gli utenti potranno richiedere l'iscrizione di navi ed imbarcazioni da diporto ed il rilascio, senza più vincoli territoriali di competenza, dei documenti di circolazione;
- l'introduzione di numeri di iscrizione su base nazionale, costituiti da sequenze alfanumeriche personalizzabili a richiesta degli interessati, che consentiranno una più agevole identificazione delle unità da diporto e dei relativi dati presenti in Archivio.

Attraverso l'intervento regolatorio, si potranno razionalizzare i tempi per lo svolgimento delle pratiche amministrative e fornire all'utenza un servizio più efficiente ed efficace. Con le nuove disposizioni, anche destinate a semplificare l'emissione dei certificati riguardanti il mezzo nautico si tenderà, fermo restando l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare, di attivare un processo di armonizzazione delle informazioni che miri allo sviluppo e miglioramento dei livelli di conoscenza e di controllo riducendo il numero di documenti irregolari o falsificati.

L'analisi delle variazioni dei dati indicati nella precedente lettera A), osservate successivamente all'entrata in vigore dell'intervento regolatorio, potrà costituire un valido indicatore di interesse.

In generale anche la diminuzione dei posti barca liberi o la creazione di nuovi posti barca, potrà rappresentare un ulteriore indicatore degli auspicati positivi effetti dell'intervento regolatorio, in termini di aumento di unità con conseguente occupazione di posti barca altrimenti lasciati liberi.

Il decreto, che rispetta i principi di sussidiarietà e proporzionalità, origina inoltre dalla necessità di assicurare anche al settore della nautica nuove procedure al pari del settore automobilistico, tenendo conto delle esigenze riconducibili agli interessi degli operatori del settore e dei diportisti in termini di miglioramento dei rapporti con la pubblica amministrazione.

C) la descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR;

Gli indicatori del grado di raggiungimento degli obiettivi saranno costituiti principalmente da:

- numero immatricolazioni delle unità da diporto;
- numero di richieste di abilitazione allo Sportello telematico del diportista (STED);
- numero di atti annotati dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ACTN);
- numero iscrizioni, trascrizioni e annotazione degli atti soggetti a pubblicità navale presso l'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON);
- numero di iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, nonché di rilascio di documenti da parte degli STED;
- tempistica di espletamento delle pratiche e dei procedimenti amministrativi;
- comparazione dei costi e degli oneri a carico degli uffici della pubblica amministrazione, in particolare di quelli sede di STED;
- numero delle irregolarità e delle frodi;
- grado di soddisfazione dell'utenza rilevabile a mezzo di questionari;
- analisi dati e statistiche inerenti l'andamento generale del settore del diporto nautico.

I dati esistenti prima dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica costituiranno un valido indicatore per valutare l'incremento ed il soddisfacimento dell'utenza attratta dalla velocizzazione delle procedure amministrative, che sarà verificabile attraverso l'analisi dei dati statistici la cui raccolta ed elaborazione sarà resa più facile ed immediata dallo stesso sistema informatizzato.

D) l'indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale del Dipartimento per i trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici e periferica individuabile, negli uffici del Corpo delle Capitanerie di porto e della motorizzazione civile. Inoltre, importanti destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio, l'utenza diportistica nella sua generalità è rappresentata, proprio in occasione dell'elaborazione del testo di d.P.R., dall'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini (UCINA), dall'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e dalle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA).

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Al fine dell'acquisizione degli elementi tecnici necessari alla predisposizione del decreto del



Presidente della Repubblica sono state interessate le strutture tecniche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Dipartimento per i trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici, Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e alcune delle principali articolazioni periferiche prese quali polo di riferimento per l'avvio di fasi sperimentali conoscitive) e l'UCINA, organizzazione di riferimento del sistema confindustriale per il comparto della nautica da diporto, cui aderiscono le associazioni imprenditoriali interessate per i settori di rispettiva competenza, la quale si è fatta portavoce anche degli interessi delle associazioni che aderiscono all'Unione stessa), nonché dell'Associazione Italiana Leasing (ASSILEA) e delle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA). L'apposito tavolo tecnico, che ha proceduto alla predisposizione del testo del decreto in oggetto, è stato formalmente costituito con Decreto dirigenziale n. 13 del 15 marzo 2013; tuttavia, al fine di accelerare i tempi di conclusione dei lavori, i partecipanti hanno avviato le attività di dibattito e confronto già dal 14 febbraio 2013, poi concluse il 24 aprile 2013, al termine dell'ottava riunione, e definitivamente chiuse a giugno 2013 con lo scambio di ultime osservazioni e precisazioni. La scelta dell'intervento regolatorio, dunque, è scaturita a seguito di un costruttivo ed intenso confronto con le strutture tecniche del Ministero su citate, tenuto conto degli interessi delle categorie interessate.

In conclusione il testo dell'intervento regolatorio proposto è stato ampiamente condiviso dalle parti.

Pertanto, il testo dello schema di d.P.R. in esame costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti al predetto tavolo tecnico.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

L'opzione zero lascerebbe in vita delle regole per la gestione amministrativa delle unità da diporto anacronistiche e soprattutto molto più burocratizzate rispetto agli standard europei ed internazionali e spesso indicate tra le concause della flessione del settore della nautica deducibile dai dati degli ultimi anni su citati.

Dal punto di vista della sicurezza l'opzione zero renderebbe impossibile l'adeguamento a nuovi e più efficaci standard mantenendo in vita un sistema di controlli cartolare che non consente rapide verifiche incrociate attraverso l'interconnessione di data base elettronici.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Si premette che la scelta dell'Amministrazione è stata di fatto vincolata dal criterio individuato dall'articolo 1, comma 219, della legge n. 228 del 2012 che ha ristretto in misura rilevante la discrezionalità amministrativa, fissando lo strumento regolatorio di cui all'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Nel corso delle consultazioni nell'ambito dell'Amministrazione, è comunque emerso che la disciplina individuata è l'unica opzione effettivamente praticabile per conseguire adeguati livelli di efficienza, efficacia, trasparenza ed economicità dei procedimenti posti in essere dalle strutture, tenuto conto della specificità del settore diportistico e che le modificazioni apportate sono volte alla semplificazione attraverso l'informatizzazione del sistema per il raggiungimento degli obiettivi migliorativi delle regole che disciplinano la nautica da diporto.

L'opzione scelta ha innanzitutto tratto origine dalla necessità di assicurare anche al settore della nautica nuove procedure al pari del settore automobilistico, che ha in qualche modo rappresentato la bussola su cui orientarsi inizialmente.

Tuttavia è stata anche valutata, per una parte del provvedimento, un'ipotesi alternativa riguardante

il rilascio dei documenti di navigazione da parte dello STED, ipotizzando il rilascio del certificato di sicurezza (documento che certifica la navigabilità dell'unità) in capo ai soli uffici pubblici (Capitanerie di porto e motorizzazioni), come avviene nel vigente sistema.

Tali certificati sono rilasciati sulla base di visite tecniche effettuate da enti tecnici di classifica esterni alla P.A. (esempio il RINA) attraverso visite ispettive finalizzate alla verifica dell'efficienza e dello stato di manutenzione delle unità da diporto.

Considerato che la diversa opzione avrebbe potuto incidere sulla uniformità del sistema telematico e che il rilascio da parte degli STED del certificato di sicurezza comunque non pregiudica le formalità atte a verificare la sussistenza dei verbali di visita tecnici che devono sempre sussistere ai fini del rilascio, è stato valutato di prevedere in capo a tutti gli STED la possibilità del rilascio anche di questa tipologia di atto.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.

Non si ravvisano svantaggi ovvero elementi di criticità ai fini dell'adozione dell'intervento regolatorio. Il nuovo intervento regolatorio tende infatti a modificare le vigenti disposizioni in materia di regime amministrativo delle unità da diporto allo scopo di introdurre una disciplina più idonea rispetto a quella previgente, soprattutto sotto il profilo della semplificazione e snellimento delle procedure amministrative. I vantaggi a favore dei destinatari diretti sia nel breve che nel medio-lungo termine derivanti dell'intervento regolatorio sono quelli derivanti principalmente dalla riduzione della tempistica di espletamento delle pratiche e, indirettamente, dalla maggiore rapidità nella gestione dei rapporti tra autorità preposte ed utenti finali con auspicate positive ricadute anche in termini economici. Il processo di informatizzazione consentirà inoltre alle diverse articolazioni della Pubblica amministrazione di interloquire più efficacemente e velocemente, evitando inoltre duplicazioni di controlli a carico dei cittadini e delle imprese. Infatti nel processo di razionalizzazione delle attività di controllo, le competenti autorità di polizia, avvalendosi dei collegamenti telematici con il CED, trasmetteranno le informazioni relative ai controlli effettuati, a cui potranno accedere tutte le altre autorità pubbliche interessate. Soprattutto in termini di pubblicità navale delle unità da diporto, la velocità delle procedure legate ai passaggi di proprietà potrà stimolare la circolazione dei beni con indubbi favorevoli ricadute sull'intero settore. Si consideri inoltre che nel sistema attuale, nel caso di passaggio di proprietà di unità da diporto iscritta in un registro tenuto da ufficio in località diversa da quello dove avviene la vendita, occorre procedere alla cancellazione dell'unità da un registro per iscriverlo in un altro, con conseguente allungamento dei tempi e delle incombenze da effettuare a carico del richiedente. Con l'archivio telematico centralizzato a regime sarà invece possibile effettuare l'intera procedura in un unico sportello (STED) con conseguente risparmio di tempo e risorse a favore dell'utenza. Pertanto i vantaggi collettivi netti potranno essere misurati attraverso l'analisi dei flussi dei dati informatici che consentiranno quindi a livello centrale di monitorare il generale andamento dell'attività a livello periferico attraverso i collegamenti telematici (fonte di informazione). L'Amministrazione ha valutato gli effetti dell'intervento regolatorio e, all'esito dell'analisi, è pervenuta alla positiva valutazione degli interventi da effettuare con il provvedimento, non comportanti implicazione finanziarie.

B) L'individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati assunti nella parte ascendente della norma che ha dato origine all'intervento regolatorio (articolo 1, commi 217-222, della legge n. 228/2012). Pertanto non si è proceduto ad un'analisi aprioristica per la valutazione degli effetti della stessa.

Effetti positivi della disciplina si riscontreranno nella possibilità offerta all'utenza diportistica di potersi avvalere di diversi e diffusi Sportelli telematici istituiti sia presso strutture pubbliche (Capitanerie di porto, Uffici della motorizzazione) che private (Studi di consulenza). La maggiore distribuzione sul territorio, quindi anche non costiero, di sportelli telematici potrà facilitare le procedure di iscrizione di nuove unità da diporto, formando quindi concreta occasione di sviluppo per nuove imprese ed attività anche in località non a diretta vocazione marinara. Inoltre nel sistema attuale, nel caso di passaggio di proprietà di unità da diporto iscritta in un registro tenuto da ufficio in località diversa da quello dove avviene la vendita, occorre procedere alla cancellazione dell'unità da un registro per iscriverlo in un altro, con conseguente allungamento dei tempi e delle incombenze da effettuare a carico del richiedente.

Il processo di semplificazione potrà consentire la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni allo stato operanti in un settore il cui livello di formalità burocratiche risulta particolarmente elevato ed in alcuni casi percepito come freno allo sviluppo del comparto.

In particolare si evidenzia che non si introducono ulteriori requisiti per le nuove imprese che volessero intraprendere l'attività dello sportello telematico del diportista, le quali quindi dovranno rispettare la normativa già prevista per le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

C) L'indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese. Per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti in quanto il regolamento non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia di nautica da diporto, già individuati nel decreto legislativo n. 171 del 2005 e dal D.M. n. 146 del 2008. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento regolatorio, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il regolamento introduce misure di semplificazione rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di velocità e certezza giuridica dei procedimenti.

Le imprese (Studi di consulenza) esistenti o nuovi che vorranno essere abilitate allo STED, potranno farne richiesta, quindi di volontaria iniziativa, all'UCON per il tramite dei competenti uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

D) le condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.).



L'intervento regolatorio pur avendo una valenza di novità, presuppone che le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori nuovi oneri per lo Stato. Inoltre, la semplificazione delle procedure, la informatizzazione delle metodologie e la delocalizzazione degli sportelli telematici potrebbe incidere positivamente sui saldi di finanza pubblica. Per quanto concerne gli aspetti legati all'interconnessione degli STED all'interno del nuovo Sistema telematico della nautica da diporto non ricorrono costi aggiuntivi.

Infatti, gli STED che saranno operativi presso le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Motorizzazione Civile, potranno avvalersi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate; per quanto concerne invece gli STED che saranno attivati presso gli Studi di consulenza privati, gli stessi si avvarranno dei collegamenti con il Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED) già in uso per la gestione di procedure amministrative semplificate in materia di conducenti e di veicoli, e pertanto nessun costo aggiuntivo è previsto per l'ulteriore abilitazione allo STED.

Si evidenzia inoltre che il Sistema telematico della nautica da diporto potrà essere e realizzato e gestito nell'ambito del contratto per l'affidamento in *out-sourcing* della conduzione del sistema informatico del CED del Dipartimento.

Infatti, non si rende necessaria l'acquisizione di nuovo hardware, né di nuove licenze software, né di nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente. Infatti l'attuale sistema informatico del CED ha potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore ed ai loro conducenti. Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "*disaster recovery*", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati.

Inoltre, l'introduzione del nuovo sistema, attraverso l'istituzione di sportelli telematici anche presso strutture private, potrà comportare una diminuzione dei procedimenti amministrativi da istruire da parte degli uffici pubblici con riduzione dei relativi costi amministrativi (utenze energetiche, cancelleria, stampati, ecc.) e conseguenti risparmi di risorse ed una efficiente allocazione di personale.

In ogni caso l'istituendo Ufficio di conservatoria centrale (UCON) opererà esclusivamente attraverso l'utilizzo di strutture informatiche, ricevendo dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) le istanze e le documentazioni in formato elettronico provenienti dagli Sportelli telematici del diportista (STED). Sulla base dello studio di settore condotto dall'Ufficio di Statistica della Direzione Generale dei Sistemi informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, risulta che tenendo conto della attuale consistenza delle nuove iscrizioni di unità da diporto, superiori ai 12 metri e quindi soggette ad iscrizione, è stato ipotizzato che le operazioni annuali relative alle unità da diporto saranno verosimilmente circoscritte ad un numero inferiore alle 5.000, equivalenti quindi a circa 20/25 pratiche giornaliere.

Pertanto l'organico di personale da adibire all'UCON sarà comunque contenuto ed in ogni caso soddisfatto con le risorse interne già disponibili presso il Dipartimento per i trasporti del Ministero ove già è incardinato l'analogo sistema per il settore automobilistico.

SEZIONE 6 – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

L'intervento regolatorio non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore della nautica da diporto. Le semplificazioni che potranno essere adottate, al contrario, potranno facilitare ed agevolare la competitività dei settori interessati, attraverso l'elaborazione di un sistema più efficace ed efficiente del settore della nautica da diporto.

La regolamentazione non limita il numero o la tipologia di fornitori del servizio relativo alla c.d. pubblicità navale in ambito diportistico, ma al contrario allarga i fornitori consentendo anche a strutture private di fornire un servizio a beneficio dell'utenza e della stessa Pubblica amministrazione, che comunque conserva compiti di indirizzo e controllo.

La nuova regolamentazione non riduce le possibilità competitive dei fornitori, ma anzi ne stimola le possibilità di sviluppo e di crescita. In particolare ogni Sportello telematico avrà connessioni telematiche con l'UCON e non sono previste differenziazioni procedurali tra strutture pubbliche e private.

Gli sportelli telematici "privati" (Studi di consulenza) già esistenti per il settore automobilistico saranno incentivati alla competizione attraverso l'estensione della fornitura di servizi anche per il settore diportistico, con possibili incrementi occupazionali per poter soddisfare il conseguente aumento dell'utenza. Per le nuove imprese che intenderanno avviare l'attività non sono previsti requisiti ulteriori o diversi rispetto a quelli normali già contemplati dalla normativa di settore (legge 8 agosto 1991, n. 264), pertanto non si introducono ostacoli o limitazioni alla leale concorrenza.

Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con altri modelli esistenti nell'Unione europea, non essendo prevista l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni europee.

L'effetto sulla competitività nazionale si concretizzerà con l'implementazione a regime del Sistema telematico centrale della nautica da diporto ed potrà aiutare a superare il gap esistente con sistemi giuridici dei Paesi vicini del Mediterraneo ed in generale dell'Unione Europea.

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata all'iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e riguarderà anche l'attività delle articolazioni periferiche del Corpo della capitanerie di porto e le motorizzazioni civili.

B) Le azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento (con esclusione delle forme di pubblicità legale degli atti già previste dall'ordinamento).

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR, è un provvedimento fortemente auspicato dal settore, soprattutto per gli effetti in termini di velocità dei procedimenti legati ad un circuito informatizzato che segue l'unità da diporto dalla cosiddetta impostazione della chiglia (sorta di nascita dell'unità) fino alla eventuale demolizione (sorta di morte dell'unità). Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc. -

In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero e degli altri portali tematici istituzionali.



C) Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cura il controllo sistematico dell'intervento regolatorio attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (autorità marittime territoriali ed uffici della motorizzazione civile per gli aspetti ricadenti nelle rispettive attribuzioni di ciascun ufficio).

Sul piano della prassi applicativa, saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (autorità marittime territoriali ed uffici della motorizzazioni) per gli aspetti ricadenti nelle rispettive attribuzioni di ciascun ufficio. E' prevista, in caso di accertate gravi irregolarità o abusi, l'applicazione di meccanismi che, con gradualità, comportano la sospensione fino alla decadenza dell'operatività degli STED. Nei casi più gravi è previsto inoltre il coinvolgimento dell'ente territoriale Provincia, competente in materia di autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi dell'articolo, comma 3, della legge 8 agosto 1991, n. 264.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.

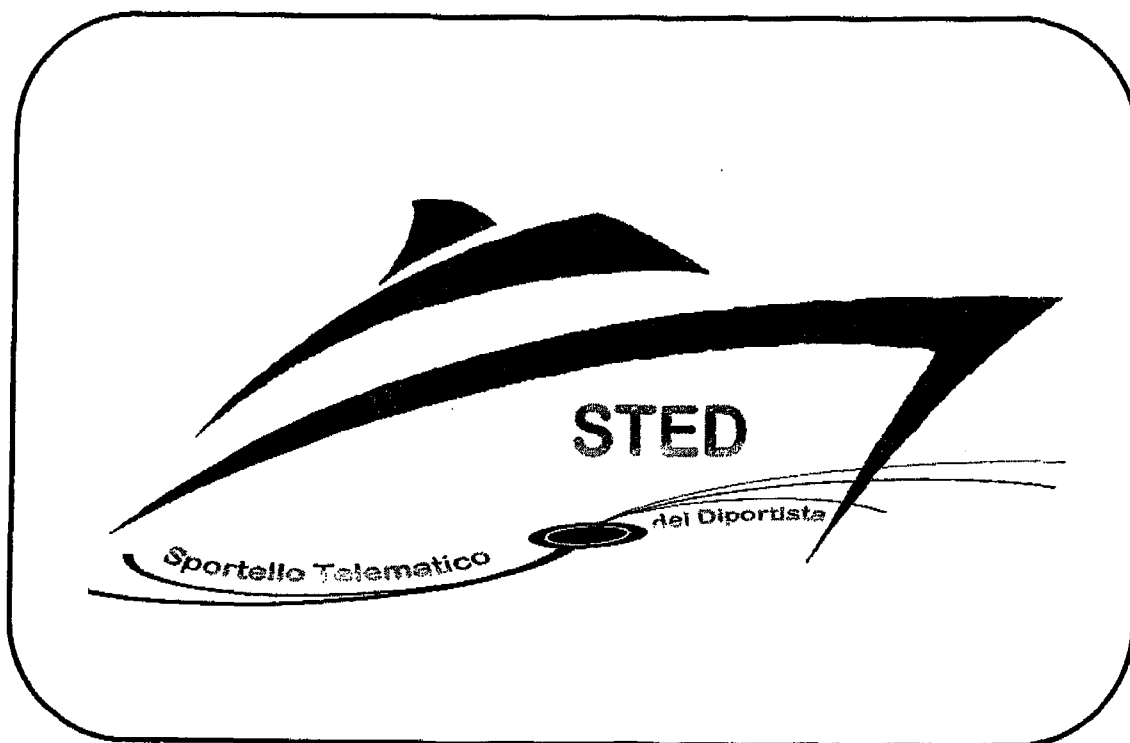
Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento regolatorio in oggetto. Va da sé che qualora emergessero eventuali criticità riconducibili a lacune insite nell'intervento regolatorio, ovvero problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso, saranno prese in esame misure integrative e correttive.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.

Come stabilito dal dPCM 19 novembre 2009, n. 212 recante: Disciplina attuativa della verifica dell'impatto della regolamentazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, della legge 28 novembre 2005, n. 246" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento regolatorio attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti, del livello di osservanza delle prescrizioni.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno presi in esame i seguenti indicatori:

- raggiungimento dell'obiettivo di semplificazione delle procedure;
- riduzione degli oneri burocratici per le imprese, gli operatori professionali e l'utenza privata;
- la qualità e l'efficacia dei servizi offerti all'utenza diportistica, anche attraverso la somministrazione di questionari;
- le informazioni relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto;
- numero e tipologia di eventuali frodi scoperte successivamente alla piena operatività del sistema.



Dimensioni:

a) altezza: mm 200;

b) larghezza: mm 300.



RELAZIONE TECNICA

L'istituendo Ufficio di conservatoria centrale (UCON) opererà esclusivamente attraverso l'utilizzo di strutture informatiche, ricevendo dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) le istanze e le documentazioni in formato elettronico provenienti dagli Sportelli telematici del diportista (STED), e trasmettendo a sua volta allo stesso ATCN le validazioni delle istanze stesse affinché quest'ultimo possa accordare agli STED la possibilità di procedere alla stampa ed al rilascio dei vari atti alle unità da diporto.

Pertanto, mentre l'istruttoria "amministrativa" di ciascuna istanza, implicando valutazioni di merito, dovrà essere riservata alla competenza di funzionari di Area III, le operazioni di ricezione ed inserimento dati da e verso l'ATCN potranno essere affidate a personale di Area II.

Sulla base dello studio di settore condotto dall'Ufficio di Statistica della Direzione Generale dei Sistemi informativi e Statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risulta che la consistenza delle nuove iscrizioni di unità da diporto, superiori ai 12 metri e quindi soggette ad iscrizione, alla data del 31 dicembre 2012, ammonta ad alcune centinaia di unità, appare quindi prevedibile che le operazioni annuali relative alle unità da diporto saranno verosimilmente circoscritte ad un numero inferiore alle 5.000, equivalenti a circa 20/25 pratiche giornaliere.

E' quindi ipotizzabile che l'organico da adibire all'UCON dovrà prevedere, oltre alla figura del Conservatore, due funzionari vicari di Area III e tre addetti all'inserimento dati di Area II, la cui individuazione e destinazione potrà essere agevolmente effettuata tra le risorse di personale disponibile nell'ambito dello stesso Dipartimento dove sarà istituito l'UCON.

Il nuovo sistema consentirà di ridurre notevolmente il numero di ore lavoro in considerazione che il sistema telematico sostituisce integralmente il sistema cartaceo che oggi assorbe un elevato numero di unità lavorative su tutto il territorio nazionale. Inoltre, solo nella parte iniziale di migrazione si può stimare il medesimo carico di lavoro per gli uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gradualmente quando si giungerà a regime si avranno notevoli vantaggi, sia in termini di costi sia in termini di efficientamento di sistema. La stima del risparmio della spesa pubblica è supportata dalla riduzione sostanziale delle unità di personale impiegato alla trattazione dei dati ed all'accorpamento di procedure amministrative oggi obsolete.



Per quanto concerne gli aspetti legati all'interconnessione degli STED all'interno del nuovo Sistema telematico della nautica da diporto non ricorrono costi aggiuntivi.

Infatti, gli STED che saranno operativi presso le Capitanerie di Porto, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Motorizzazione Civile, potranno avvalersi del sistema pubblico di connettività (SPC) già in uso per la gestione di altre procedure informatizzate; per quanto concerne invece gli STED che saranno attivati presso gli Studi di consulenza privati, gli stessi si avvarranno dei collegamenti con il Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione (CED) già in uso per la gestione di procedure amministrative semplificate in materia di conducenti e di veicoli.

Si evidenzia inoltre che il Sistema telematico della nautica da diporto potrà essere e realizzato e gestito nell'ambito del contratto per l'affidamento in *out-sourcing* della conduzione del sistema informatico del CED del Dipartimento.

Infatti, non si rende necessaria l'acquisizione di nuovo hardware, né di nuove licenze software, né di nuovi sistemi di *storage* rispetto a quelle già disponibili per lo svolgimento dei compiti di istituto attribuiti dalla legislazione vigente.

Si sottolinea inoltre che l'attuale sistema informatico del CED ha potenzialità tali da poter sostenere agevolmente l'impatto dovuto alla richiesta di ulteriore capacità elaborativa, peraltro di entità modesta se paragonata a quella derivante dalla gestione dei volumi degli archivi relativi ai veicoli a motore ed ai loro conducenti.

Infine, l'Amministrazione dispone già di un adeguato sistema di c.d. "*disaster recovery*", ad ulteriore garanzia dell'integrità e della sicurezza delle informazioni presenti in banca dati.

Pertanto l'intervento normativo non necessita di potenziamenti della rete esistente che è già in grado di supportare le complesse attività riguardanti la nautica.

Le risorse disponibili a legislazione vigente permettono la copertura di tutti gli oneri necessari al corretto funzionamento del sistema e non si rilevano nuovi o maggiori oneri derivanti da un non richiesto processo di adattamento ovvero di formazione del personale che già ha le capacità di elaborazione dei dati e di espletamento delle pratiche amministrative in forma cartacea.

Infine si evidenzia che dalla attuazione del regolamento non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei discendenti compiti derivanti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La verifica della presente relazione tecnica, elaborata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito



POSITIVO

NEGATIVO

**SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA CONCERNENTE
REGOLAMENTO RECANTE NORME PER L'ATTUAZIONE DEL SISTEMA
TELEMATICO CENTRALE DELLA NAUTICA DA DIPORTO.**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni;

Visto l'articolo 1, commi 217, 218, 219, 220, 221, 222, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante legge di stabilità 2013;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il testo definitivo del codice della navigazione;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;

Vista la legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico;

Visto il decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, e successive modificazioni, recante regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, recante regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto;

Visto il decreto ministeriale in data 28 aprile 1972 di approvazione del modello del registro delle navi da diporto;

Visto il decreto ministeriale in data 3 giugno 1972 di approvazione del modello del registro delle imbarcazioni da diporto;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante il codice in materia di protezione dei dati personali;

Visto il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, recante il codice dell'amministrazione digitale;

Visto il decreto legislativo 21 gennaio 2006, n. 36, recante attuazione della direttiva 2003/98/CE relativa al riutilizzo dei documenti nel settore pubblico;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

Visto il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 765/2008 del 9 luglio 2008, recante norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento CEE n. 339/93;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del



Acquisito il parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

E M A N A

il seguente regolamento:

ART. 1

(Oggetto e definizioni)

1. A norma dell'articolo 1, comma 217 e seguenti, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, il presente regolamento disciplina l'istituzione ed il funzionamento del Sistema telematico centrale della nautica da diporto.
2. Ai fini del presente regolamento, si intende per:
 - a) Ministero, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - b) Dipartimento trasporti, il Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - ~~e) Direzione trasporto marittimo, la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;~~

(la DG trasporto marittimo non viene poi mai richiamata nell'articolato)
 - c) CED, il Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - d) CP, le Capitanerie di porto;
 - e) UMC, gli Uffici della motorizzazione civile;
 - f) Studi di consulenza, le imprese e le società esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264;
 - g) SISTE, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto;
 - h) unità da diporto, le navi e le imbarcazioni da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del, decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171;
 - i) ATCN, l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto gestito dal Centro elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - l) UCON, l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto istituito presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - m) STED, lo Sportello telematico del diportista;
 - n) documento di navigazione, la licenza di navigazione ed ogni altro documento prescritto ai fini della navigazione delle unità da diporto;
 - o) RID, i Registri delle imbarcazioni da diporto;
 - p) RND, i Registri delle navi da diporto;



q) DCI, la dichiarazione di costruzione o importazione.

ART. 2

(Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE))

1. Presso il Dipartimento trasporti è istituito il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), costituito da:
 - a) l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
 - b) l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON);
 - c) lo Sportello telematico del diportista (STED), presso il quale sono espletate, mediante collegamento telematico con il CED, le formalità di cui all'articolo 5, comma 1.

ART. 3

(Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN))

1. Nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), gestito dal CED del Dipartimento trasporti, sono annotati, per ogni unità da diporto:
 - a) i dati di iscrizione;
 - b) i dati del proprietario;
 - c) i dati dell'armatore, se nominato;
 - d) i dati relativi al costruttore dello scafo o all'eventuale mandatario autorizzato;
 - e) i dati relativi al costruttore del motore o all'eventuale mandatario autorizzato;
 - f) le caratteristiche tecniche dello scafo;
 - g) le caratteristiche tecniche dei motori;
 - h) le caratteristiche della propulsione velica;
 - i) gli apparati ricetrasmittenti di bordo;
 - l) tutti gli atti soggetti a pubblicità navale in forza della legislazione vigente;
 - m) i dati relativi alla licenza di navigazione;
 - n) i dati relativi al certificato di sicurezza o al certificato di idoneità;
 - o) i dati relativi al ruolino di equipaggio;
 - p) l'uso commerciale, con indicazione delle attività svolte ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, nonché il noleggio occasionale di cui all'articolo 49-bis del medesimo decreto legislativo;
 - q) i dati anagrafici dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria e la data di scadenza del relativo contratto;
 - r) le informazioni, di cui al comma 4, relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto dalle competenti autorità di polizia.
2. L'ATCN è completamente informatizzato e si articola in due sezioni di archivio:
 - a) la 'Sezione dati RID e RND', popolata dalle CP, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli UMC attraverso il trasferimento dei dati presenti nei registri di iscrizione cartacei, dagli stessi tenuti, alla data di entrata in vigore del presente regolamento;



b) 'Sezione dati SISTE', popolata ed aggiornata con i dati raccolti dal CED in sede di prima immatricolazione delle unità da diporto e di rilascio dei documenti di navigazione relativi alle unità da diporto già immatricolate, con le informazioni trasmesse dalle forze dell'ordine ai sensi del comma 4 e con i dati tecnici trasmessi dalle **associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**, secondo le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti.

3. L'accesso ai dati contenuti nell'ATCN è consentito:

a) alle autorità pubbliche individuate dagli articoli 1 e 3, comma 1, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, secondo i criteri e le modalità dallo stesso disciplinate;

b) ai soggetti privati di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, secondo le modalità stabilite dallo stesso e nel rispetto delle prescrizioni vigenti in materia di accesso alla documentazione amministrativa.

4. Al fine di razionalizzare le attività di controllo, le competenti autorità di polizia, avvalendosi dei collegamenti telematici con il CED, trasmettono all'ATCN le informazioni relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto i cui dati sono presenti nella sezione di archivio di cui al comma 2, lettera b). A tali informazioni possono avere accesso tutte le autorità di polizia ed ogni altra autorità pubblica di cui al comma 3, lettera a).

ART. 4

(Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON))

1. Presso il Dipartimento trasporti è istituito l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) con funzioni di pubblico registro delle unità da diporto.

2. L'Ufficio di cui al comma 1:

a) cura i rapporti con il CED del Dipartimento trasporti per l'ottimizzazione del funzionamento del SISTE;

b) riceve le richieste di abilitazione allo STED, nonché le segnalazioni ed i reclami da parte dei soggetti richiedenti, secondo quanto previsto dall'articolo 6, ovvero da parte dei soggetti già abilitati, ed adotta i necessari provvedimenti;

c) vigila sul corretto utilizzo dei collegamenti telematici da parte dei soggetti abilitati all'utilizzo dello STED ed adotta i provvedimenti di cui agli articoli 8, commi 4, 5 e 6, e 9;

d) cura i rapporti con tutti i soggetti abilitati al popolamento e all'aggiornamento dell'ACTN, vigilando sul corretto utilizzo del sistema;

e) effettua le operazioni di popolamento, aggiornamento, conservazione e validazione delle informazioni contenute nell'ATCN nonché il rilascio della relativa documentazione in caso di violazione dei termini del procedimento da parte dello STED di cui all'articolo 2, comma 2, lettera c);

f) effettua le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale, ivi compresi gli atti costitutivi di gravami sulle unità da diporto, **sulla base della documentazione acquisita per il tramite degli STED;**

g) compie ogni altra attività necessaria alla gestione del SISTE.

3. Con successivo provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stabilito, all'interno del Dipartimento trasporti, il nuovo assetto funzionale degli uffici nel cui ambito è istituito l'UCON. Con tale provvedimento, adottato nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, sono altresì stabiliti i criteri e le modalità per la



gestione informatizzata dei dati, per la conservazione e per il trattamento degli stessi e per la gestione dell'archivio sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo. Con il medesimo provvedimento sono individuate le figure professionali, con adeguate competenze informatiche e giuridiche, addette alla gestione del SISTE. Con uno o più provvedimenti adottati dal Capo del Dipartimento trasporti sono individuate le unità di personale da assegnare all'UCON, le rispettive competenze e le responsabilità anche con specifico riferimento alle attività di validazione dei dati comunicati dagli STED.

ART. 5

(Sportello telematico del diportista (STED))

1. È istituito lo Sportello telematico del diportista (STED) che provvede alle formalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nella 'Sezione dati SISTE' dell'ATCN **nonché alle ulteriori formalità previste dall'articolo 4, comma 2, lettera f)** e, secondo le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti, al rilascio della licenza di navigazione e all'aggiornamento della stessa mediante emissione di appositi tagliandi, nonché al rilascio del duplicato della licenza in caso di sottrazione, smarrimento, distruzione o deterioramento dell'originale. Lo STED provvede, altresì, al rilascio del certificato di sicurezza, del certificato di idoneità, dell'autorizzazione alla navigazione temporanea e della licenza provvisoria nei casi previsti dalle disposizioni vigenti.
2. Le formalità previste al comma 1 sono espletate previa verifica, in via telematica, della sussistenza di eventuali iscrizioni, trascrizioni o annotazioni, inclusi i fermi amministrativi a qualsiasi titolo disposti, gravanti sull'unità da diporto. A tal fine, il CED consente allo STED di visualizzare, mediante l'utilizzo di apposite maschere, i dati di cui all'articolo 3, comma 1, lettera l).
3. Lo STED è attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso:
 - a) le CP e gli Uffici circondariali marittimi;
 - b) gli UMC;
 - c) gli Studi di consulenza, in possesso dei requisiti personali, professionali e tecnici individuati dal Dipartimento trasporti, abilitati secondo i criteri e le modalità stabiliti dal Dipartimento stesso.
4. Gli Studi di consulenza, presso i quali è attivato lo STED, espongono, all'esterno dei locali dove hanno sede, apposito logo, il cui modello è riprodotto nell'allegato A al presente regolamento.

ART. 6

(Abilitazione degli Studi di consulenza)

1. Gli Studi di consulenza che intendono attivare uno STED presso la propria sede presentano richiesta di abilitazione all'UCON per il tramite degli UMC competenti per il territorio.
2. L'UMC competente per territorio comunica all'UCON, in via telematica, il nulla osta al collegamento con il CED dopo aver verificato la sussistenza dei requisiti previsti dall'articolo 5, comma 3, lettera c). L'UCON, verificata la condizione di cui all'articolo 9, comma 4, consente il collegamento con il CED dandone comunicazione, in via telematica, all'UMC competente per territorio.

ART. 7

(Fornitura e custodia dei materiali e poteri di vigilanza)

1. Il Dipartimento trasporti cura le procedure amministrative per la fornitura, a norma delle disposizioni vigenti in materia, della necessaria modulistica, in relazione al fabbisogno dei



soggetti pubblici e privati presso i quali è attivato lo STED, avente le caratteristiche tecniche e di sicurezza stabilite con decreto del Capo Dipartimento trasporti.

2. Le CP e gli UMC, nell'ambito dei rispettivi territori di competenza, assegnano a ciascuno Studio di consulenza, abilitato allo STED, idonea modulistica, la cui presa in carico ed il cui utilizzo sono annotati, con strumenti informatici, secondo le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti.
3. Gli Studi di consulenza adottano ogni misura necessaria ad assicurare, con mezzi di sicurezza graduati in relazione alla natura ed alla quantità di materiali ricevuti in consegna, la conservazione e la custodia della modulistica di cui al comma 2.
4. Le CP e gli UMC, nell'ambito dei rispettivi territori di competenza, vigilano sul corretto funzionamento degli STED attivi presso gli Studi di consulenza abilitati e, in caso di accertate irregolarità, ne danno comunicazione all'UCON per l'adozione delle iniziative previste dall'articolo 9, comma 2.
5. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, la competenza territoriale delle CP e degli UMC è disciplinata dai seguenti criteri:
 - a) nei territori delle province nelle quali hanno sede le CP, le stesse hanno competenza esclusiva nell'ambito dell'intero territorio provinciale;
 - b) nei territori delle province nelle quali non hanno sede le CP, gli UMC hanno competenza esclusiva nell'ambito dell'intero territorio provinciale.

ART. 8

(Funzionamento degli STED)

1. Ai fini dell'accesso agli STED si applica la disciplina vigente in materia di accesso agli sportelli delle CP, degli Uffici circondariali marittimi e degli UMC, nonché le disposizioni contenute nella legge 8 agosto 1991, n. 264.
2. Lo STED, effettuata la verifica di cui all'articolo 5, comma 2, prende in carico l'istanza relativa ad una delle formalità previste dall'articolo 5, comma 1, secondo le direttive impartite dall'UCON. Il rilascio delle licenze di navigazione e dei relativi tagliandi di aggiornamento ed il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione temporanea e delle licenze provvisorie è subordinato alla presentazione da parte del richiedente, nei casi previsti, della dichiarazione di costruzione o importazione (DCI) rilasciata dalle **associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**, secondo il modello approvato dal Dipartimento trasporti. Le istanze non corredate dall'attestazione dell'avvenuto pagamento delle imposte e dei diritti dovuti o dal contestuale versamento degli stessi, nonché dalla DCI, non sono prese in considerazione.
3. Ricevuta l'istanza di cui al comma 2, lo STED, utilizzando le apposite procedure informatiche, provvede a trasmettere le informazioni necessarie al CED unitamente alla documentazione presentata dal richiedente, al documento di identità del richiedente, alla DCI e alle attestazioni di versamento delle imposte e dei diritti dovuti. Le predette documentazioni sono trasmesse in formato elettronico secondo le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti.
4. Acquisite le informazioni e le documentazioni di cui al comma 3, il CED attribuisce, in modo automatico, un numero progressivo che vale ad individuare l'ordine cronologico di presentazione delle istanze. Verificata la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'ATCN, il CED procede all'aggiornamento dell'archivio, consente allo STED la stampa del documento di navigazione richiesto ed assegna l'eventuale numero di iscrizione, generato automaticamente dal sistema informativo, solo dopo che l'UCON, svolte le necessarie attività istruttorie ed effettuate le iscrizioni o le trascrizioni del caso, abbia validato l'istanza del richiedente.



5. In caso di irregolarità accertate successivamente alla emissione dei documenti di navigazione, l'UCON, anche su segnalazione degli organi di polizia, dispone la cancellazione motivata dei documenti stessi dall'ATCN ed il ritiro per il tramite degli organi di polizia. L'UCON provvede altresì a segnalare l'accaduto alla competente Provincia al fine della eventuale applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 9 della legge 8 agosto 1991, n. 264.
6. In caso di irregolarità accertate successivamente alla emissione dei documenti di navigazione effettuata dagli STED attivi presso le CP, gli Uffici circondariali marittimi e gli UMC, l'UCON dispone, anche su segnalazione degli organi di polizia, la cancellazione motivata dei documenti stessi dall'ATCN ed il ritiro per il tramite degli organi di polizia.
7. Con decreto dirigenziale del Capo del Dipartimento trasporti sono stabiliti i criteri, le modalità e la tempistica per lo scarto d'archivio delle documentazioni di cui al comma 2, trasmesse all'UCON in formato elettronico ai sensi del comma 3.

ART. 9

(Sospensione e decadenza dell'operatività degli STED)

1. Nel caso previsto dall'articolo 8, comma 5, accertata la sussistenza di gravi irregolarità o di abusi, l'UCON dispone la sospensione dell'operatività degli STED attivi presso gli Studi di consulenza abilitati per un periodo di 30 giorni, la prima volta, e per un periodo di 90 giorni, la seconda volta. I periodi di sospensione decorrono dalla data di avvenuta notifica dei rispettivi provvedimenti. Al verificarsi, per la terza volta nell'arco di un anno delle condizioni di sospensione l'UCON dispone la cessazione dell'operatività degli STED.
2. Le disposizioni previste dal comma 1 si applicano anche nel caso di irregolarità accertate, a norma dell'articolo 7, comma 4, in sede di vigilanza sul corretto funzionamento degli STED attivi presso gli Studi di consulenza abilitati, secondo i criteri e le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti.
3. L'operatività degli STED di cui al comma 1 è altresì sospesa in caso di sospensione dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto disposta dalla competente provincia ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 8 agosto 1991, n. 264. Il periodo di sospensione dell'operatività degli STED coincide con il periodo di sospensione dell'autorizzazione provinciale. L'operatività degli STED di cui al comma 1 cessa in caso di revoca dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto disposta dalla competente provincia ai sensi dell'articolo 9, comma 3, della medesima legge n. 264 del 1991.
4. Gli Studi di consulenza interessati possono riproporre istanza di abilitazione decorso un periodo di non meno di due anni dalla data di avvenuta notifica della cessazione dell'operatività disposta dall'UCON a norma del presente articolo.

ART. 10

(Nuovo sistema di iscrizione delle unità da diporto)

1. Salvo quanto previsto dal comma 2, a decorrere dalla entrata in vigore del presente regolamento, a ciascuna unità da diporto è assegnato, in sede di immatricolazione, un numero di iscrizione costituito da caratteri alfanumerici, generati automaticamente dal CED su base nazionale, composto, in sequenza, da quattro caratteri alfabetici e da quattro caratteri numerici seguiti dalla lettera D, nel caso di imbarcazione da diporto, ovvero dalle lettere ND, nel caso di navi da diporto.
2. Ferma restando la sequenza di caratteri alfanumerici prevista dal comma 1, il numero di iscrizione può essere costituito, a richiesta, da una specifica combinazione alfanumerica a



condizione che la stessa non sia già stata utilizzata per l'identificazione di altra unità da diporto e che non risulti contraria all'ordine pubblico, alla moralità pubblica e al buon costume.

3. I proprietari delle unità da diporto immatricolate alla data del presente regolamento, i cui dati vengono inseriti nella sezione di archivio di cui all'articolo 3, comma 2, lettera b), hanno facoltà di conservare i numeri di iscrizione già assegnati; in tal caso, al fine di agevolare le attività di controllo di cui all'articolo 3, comma 4, i medesimi proprietari applicano la lettera 'X' di seguito ai predetti numeri di iscrizione.

ART. 11

(Modifiche al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, ed al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146)

1. Al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) le parole: *"ufficio di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto"* e: *"ufficio di iscrizione"* ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: *"Sportello telematico del diportista (STED)"*, salvo diversamente specificato;
 - b) la parola: *"registri"* ovunque ricorra, è sostituita dalle seguenti: *"Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)"*, salvo diversamente specificato;
 - c) all'articolo 2, comma 3, le parole: *"all'autorità marittima o della navigazione interna con giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona,"* sono sostituite dalle seguenti: *"allo Sportello telematico del diportista (STED)"*; le parole: *"timbrata e vistata dalla predetta autorità"* sono sostituite dalle seguenti: *"validata dallo Sportello telematico del diportista (STED)"*;
 - d) all'articolo 15:
 - 1) la rubrica: *"Registri di iscrizione"* è sostituita dalla seguente: *"Iscrizione"*;
 - 2) il comma 1 è sostituito dal seguente: *"1. Le navi e le imbarcazioni da diporto sono iscritte nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)."*;
 - e) all'articolo 20, comma 1, le parole: *"ad uno degli uffici detentori dei registri"* sono sostituite dalle seguenti: *"allo Sportello telematico del diportista (STED)"*;
 - f) all'articolo 21:
 - 1) la rubrica: *"Trasferimento di iscrizione e cancellazione dai registri"* è sostituita dalla seguente: *"Cancellazione dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)"*;
 - 2) il comma 1 è abrogato;
 - 3) al comma 2, la lettera d) è soppressa;
 - g) all'articolo 22, commi 1 e 2, le parole: *"dall'ufficio che detiene il relativo registro"* sono sostituite dalle seguenti: *"dallo Sportello telematico del diportista (STED)"*;
 - h) all'articolo 23, comma 2, le parole: *"e la sigla"*, e le parole: *"l'ufficio di iscrizione"* sono soppresse;
 - i) all'articolo 24, comma 1, le parole: *"di cambio del numero e della sigla dell'ufficio di iscrizione ovvero"* sono soppresse;
 - l) all'articolo 25:
 - 1) la rubrica è sostituita dalla seguente: *"Bandiera nazionale e numeri di individuazione"*;



- 2) al comma 1, le parole: “dalla sigla dell’ufficio presso cui sono iscritte e” sono soppresse;
 - 3) al comma 2, le parole: “delle sigle” sono sostituite dalle seguenti: “dei numeri”;
 - 4) al comma 3, le parole: “che deve essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo ufficio di iscrizione” sono soppresse;
 - m) all’articolo 31, comma 2, le parole da: “Il capo del circondario marittimo” fino a: “rilasciano” sono sostituite dalle seguenti: “Lo Sportello telematico del diportista (STED) rilascia”.
2. Al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, recante regolamento di attuazione dell’articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) le parole: “ufficio di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto” e le parole: “ufficio di iscrizione”, ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: “Sportello telematico del diportista (STED)”, salvo diversamente specificato;
 - b) all’articolo 3:
 - 1) al comma 1 le parole: “nei registri delle navi da diporto” sono sostituite dalle seguenti: “nella corrispondente sezione dell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)”;
 - 2) al comma 2 le parole: “nei registri nazionali” sono sostituite dalle seguenti: “nella corrispondente sezione dell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)”;
 - c) gli articoli 4, 15 e 19, sono abrogati;
 - d) all’articolo 5, comma 1, le parole: “nei registri delle imbarcazioni da diporto” sono sostituite dalle seguenti: “nella corrispondente sezione dell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)”;
 - e) all’articolo 6, comma 1, le parole: “sul registro di iscrizione” sono sostituite dalle seguenti: “nell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)”;
 - f) all’articolo 6, comma 2, le parole: “l’ufficio” sono sostituite dalle seguenti: “lo Sportello telematico del diportista (STED)”;
 - g) all’articolo 9, comma 1, le parole: “nei registri di iscrizione delle unità” sono sostituite dalle seguenti: “nell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)”;
 - h) all’articolo 13:
 - 1) i commi 1 e 2, sono abrogati;
 - 2) il comma 3, è sostituito dal seguente: “3. Lo STED provvede ad inserire nell’ATCN il contenuto della domanda di pubblicità. Dell’adempimento delle formalità eseguite lo STED fa menzione sulla copia della nota di trascrizione che restituisce al richiedente. Gli estremi della nota di trascrizione sono annotati nella licenza di navigazione.”;
 - 3) il comma 4, è sostituito dal seguente: “4. Nel concorso di più atti resi pubblici, la precedenza, agli effetti del codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nei registri e, per le unità inserite nell’ATCN, dal numero progressivo assegnato automaticamente dal CED di cui all’articolo 8, comma 4. In caso di discordanza tra i dati risultanti nei registri e le annotazioni sulla licenza di navigazione, prevalgono le risultanze dei registri.”;
 - i) all’articolo 14, la rubrica: “Iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto” è sostituita dalla seguente: “Iscrizione delle imbarcazioni da diporto nell’Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)”;
 - l) all’articolo 16:



- 1) la rubrica: *"Cancellazione dai registri"* è sostituita dalla seguente: *"Cancellazione dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)";*
- 2) ai commi 5 e 6, le parole: *"dai registri nazionali"* sono sostituite dalle seguenti: *"dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)";*
- m) all'articolo 21, comma 1, le parole: *"annotano su apposito registro in ordine cronologico gli estremi delle autorizzazioni rilasciate e"* sono soppresse, e le parole: *"dalla sigla dell'ufficio che rilascia l'autorizzazione, dal numero progressivo della stessa"* sono sostituite dalle seguenti: *"da un numero progressivo su base nazionale";*
- n) all'articolo 21, comma 3, le parole: *" e stabilisce, se ritenuto necessario, specifiche condizioni di utilizzo."* sono soppresse;
- o) all'articolo 22, comma 2, le parole: *"dalla sigla dell'ufficio che ha rilasciato l'autorizzazione"* sono sostituite dalle seguenti: *"dal numero progressivo di cui all'articolo 21, comma 1, del presente regolamento";*
- p) all'articolo 23, comma 3, le parole: *"all'ufficio di iscrizione dell'unità da diporto"* sono soppresse;
- q) all'articolo 50, comma 6, le parole: *"dandone notizia all'ufficio di iscrizione dell'unità"* sono soppresse, e le parole: *"l'autorità marittima o l'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del luogo in cui si trova l'unità"* sono sostituite dalle seguenti: *"lo STED"*; nell'ultimo periodo, le parole: *"con le modalità indicate nella presente sezione"* sono sostituite dalle seguenti: *" mediante richiesta dei dati in forma scritta all'UCON";*
- r) all'articolo 56, comma 1, le parole: *"la sigla ed"* sono soppresse;
- s) all'articolo 57, comma 3, dopo le parole: *"rilasciata dal proprietario."* sono inserite le seguenti: *"Il proprietario dell'unità è tenuto a presentare presso uno STED il certificato di sicurezza annotato e l'attestazione di idoneità per le relative procedure di aggiornamento dei registri dell'ATCN",* e le parole: *"Tale autorità provvede a darne notizia all'ufficio di iscrizione dell'unità"* sono soppresse;
- t) all'articolo 62:
 - 1) al comma 2, le parole: *"presso cui l'unità è iscritta o da quella"* sono soppresse;
 - 2) il comma 3, è soppresso;
 - 3) al comma 5, le parole: *"all'ufficio di iscrizione o di prevista iscrizione"* sono sostituite dalle seguenti: *"all'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN).";*
- u) all'articolo 82:
 - 1) al comma 1, lettera a), le parole: *"dall'autorità marittima o dagli uffici motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di iscrizione"* sono sostituite dalle seguenti: *"dallo STED";*
 - 2) al comma 1, lettera b), le parole: *"dall'autorità avente giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona"* sono sostituite dalle seguenti: *"dallo STED";*
 - 3) il comma 5, è sostituito dal seguente: *"Lo STED annota sulla licenza di navigazione gli estremi del certificato di idoneità.";*
 - 4) il comma 6, è sostituito dal seguente: *"Lo STED provvede al rinnovo e alla convalida del certificato di idoneità sulla base della dichiarazione di idoneità.";*
 - 5) al comma 7, le parole: *"all'ufficio di iscrizione dell'unità ovvero, per i natanti da diporto, all'ufficio avente giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona"* sono



sostituite dalle seguenti: "all'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN).".

ART. 12

(Norme transitorie e finali)

1. Le operazioni di popolamento della 'Sezione dati RID e RND' dell'ATCN, previste dall'articolo 3, comma 2, lettera a), sono completate entro tre anni successivi dalla entrata in vigore del presente regolamento.
2. Nelle more del completamento delle operazioni di cui al comma 1, le CP, gli Uffici circondariali marittimi e gli UMC provvedono in ogni caso a trasferire all'ATCN i dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei relativi alle unità da diporto, immatricolate anteriormente all'entrata in vigore del presente regolamento, nel caso in cui gli interessati richiedano il rilascio di uno dei documenti di navigazione di cui all'articolo 5, comma 1. Il rilascio di tali documenti è subordinato al rilascio di una nuova licenza di navigazione emessa ai sensi del presente regolamento. Contestualmente, le CP, gli Uffici circondariali marittimi e gli UMC annotano l'avvenuto trasferimento all'ATCN dei dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei e, successivamente, provvedono alla trasmissione degli stessi all'UCON.
3. Ferme restando le funzioni e le competenze in materia di polizia e sicurezza della navigazione, attribuite dalla legislazione vigente alle autorità competenti, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento cessano le iscrizioni sui registri cartacei del diporto tenuti presso le CP, gli Uffici circondariali marittimi e gli UMC.
4. La DCI è richiesta ai fini del rilascio:
 - a) della licenza di navigazione per le unità da diporto immatricolate a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento;
 - b) della licenza di navigazione delle unità da diporto, immatricolate anteriormente all'entrata in vigore del presente regolamento, non ancora presenti nella 'Sezione dati SISTE';
 - c) delle autorizzazioni alla navigazione temporanea e delle licenze provvisorie;
 - d) del certificato di idoneità e del certificato di sicurezza, anche al fine di consentire le attività di vigilanza sul mercato previste dalle norme vigenti.
5. Per le finalità antifrode di cui all'articolo 1, comma 219, della legge n. 228 del 2012, i produttori o gli importatori, ovvero i loro mandatarî autorizzati, di unità da diporto superiori a 2,5 metri comunicano alle **associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale**, i dati tecnici delle stesse nel rispetto delle disposizioni stabilite dal Dipartimento trasporti. Per le medesime finalità, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni, sono stabiliti i criteri e le modalità per la progressiva dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto, prevedendo la loro sostituzione con la comunicazione telematica dei relativi dati all'ATCN.
6. Dall'attuazione del presente regolamento non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate provvedono all'esecuzione dei compiti loro affidati con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



ART. 13

(Entrata in vigore)

1. Il presente regolamento entra in vigore il centoventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

Il presente regolamento, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.



Mod. UFFICIALI-CON



Consiglio di Stato
Segretariato Generale

M_INF-GABINETTO
Ufficio Diretta Collaborazione Ministro
UFFLEGISL
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0013435-03/04/2014-INGRESSO
25.400/449

N. 1101/2014

Roma, addi

Risposta a nota del
N.

Div.

D'ordine del Presidente, mi prego di trasmettere il numero
623/2014, emesso dalla SEZIONE NORMATIVA di
questo Consiglio sull'affare a fianco indicato.

OGGETTO:
REGOLAMENTO:

**DPR NORME ATTUAZIONE
SISTEMA TELEMATICO CENTRALE
DELLA NAUTICA DA DIPORTO-
ART. 1, COMMA 219, LEGGE 228/12**

Parere emesso in base all'art. 15 della L. 21 luglio 2000, n.
205.

Allegati N.

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI UFFICIO
LEGISLATIVO**

(.....)

Segretario Generale

Gabinetto dell' On. Ministro

ROMA

1101/2014
Numero _____ e data ____/____/____



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza di Sezione del 27 marzo 2014

NUMERO AFFARE 00623/2014

OGGETTO:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente
“regolamento recante norme per l’attuazione del sistema telematico
centrale della nautica da diporto”.

LA SEZIONE

Vista la nota del 21 marzo 2014, prot. n. 11593, di trasmissione della
relazione di pari data, pervenuta alla segreteria della Sezione il
successivo 24 marzo 2014, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei
trasporti ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sullo schema di
regolamento in oggetto;

Esaminati gli atti e udito il relatore, consigliere Claudio Boccia.

4

Premesso.

Con la nota n. 11593 del 21 marzo 2014, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso per il prescritto parere lo schema di regolamento in oggetto, finalizzato all'introduzione delle norme attuative del sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), volte a disciplinare la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri d'iscrizione delle unità da diporto e la digitalizzazione del rilascio dei documenti di navigazione.

Rileva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in merito al contesto normativo da cui è scaturito lo schema di regolamento in esame, che la legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), tramite l'articolo 1, comma 217, ha istituito il citato SISTE nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero da ultimo citato, prevedendo, all'articolo 1, comma 219, che l'adozione delle relative norme attuative avvenga con apposito regolamento, da emanarsi ai sensi dell'art. 17, comma 2 della legge n. 400 del 1988.

Rileva, inoltre, il Ministero proponente che, tenuto conto della struttura del SISTE, che coinvolge non soltanto le competenze specifiche del predetto Dipartimento ma anche quelle del Corpo delle Capitanerie di porto e degli operatori di settore, si è ritenuto di affidare la predisposizione dello schema di regolamento in esame ad un apposito tavolo tecnico - costituito con decreto dirigenziale n. 13 del 15 marzo 2013 - al quale hanno preso parte i rappresentanti del Dipartimento dei

4

trasporti, del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, dell'Unione nazionale dei cantieri e delle industrie nautiche ed affini (UCINA), dell'Associazione italiana *leasing* (ASSILFA) e delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore della consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (UNASCA e CONFARCA).

Per ciò che concerne il contenuto dello schema di regolamento in esame, l'Amministrazione riferisce che il medesimo si compone di 13 articoli e che - al fine d'introdurre semplificazioni, correttivi e strumenti di controllo tali da rafforzare sia la tutela degli interessi di natura pubblicistica sia la tutela degli interessi economici degli operatori del settore - istituisce: a) un Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), che consentirà di riferire ad un unico organismo nazionale le competenze in materia di iscrizione delle unità da diporto e di uniformare le prassi amministrative in uso; b) un Archivio telematico centrale della nautica da diporto (ATCN), depositario di tutti i dati tecnici e giuridici riferiti a ciascuna unità da diporto; c) lo Sportello telematico del diportista (STED), che costituirà lo strumento operativo attraverso il quale il SISTE erogherà i propri servizi all'utenza e che sarà operativo presso tutte le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi, gli Uffici di motorizzazione civile nonché presso alcune agenzie di pratiche nautiche.

L'Amministrazione proponente ha fatto inoltre presente che, con nota del 29 novembre 2013, prot. n. 42-10/A2013-002538-XIV, pervenuta

4

successivamente all'approvazione preliminare dello schema di regolamento *de quo* in sede di Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'interno ha chiesto la modifica del citato schema di regolamento ed, in particolare, l'espunzione dell'art. 3, comma 1, lettera r) e comma 2, lettera b), ritenendolo sostanzialmente ripetitivo di quanto già previsto dall'art. 8 *bis* del d.l. 23 maggio 2008, n. 92, convertito nella legge 24 luglio 2008, n. 125.

Riferisce, infine, l'Amministrazione che lo schema di regolamento in esame, vistato dal Dipartimento della ragioneria generale dello Stato, non comporta oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato e che lo stesso risulta corredato sia dall'analisi dell'impatto della regolamentazione (A.I.R.) sia dall'analisi tecnico-normativa (A.T.N.).

Considerato.

Lo schema di regolamento in esame è stato predisposto in base alla delega prevista dall'art. 1, comma 219 della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità 2013) che, da una parte, ha disposto che l'atto normativo in esame deve disciplinare *“le modalità per l'attuazione del Sistema di cui al comma 217”* - ovvero il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) - elencando puntualmente le aree tematiche da regolamentare e, dall'altra parte, ha previsto che il regolamento medesimo può apportare le necessarie modifiche alle *“norme di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 [...] in materia di registri e licenza di navigazione”* e alle *“correlate disposizioni amministrative”*.

5

Per ciò che concerne il primo dei suesposti profili, la Sezione rileva che l'istituzione dell'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto (UCON), disposta dall'articolo 4 dello schema di regolamento in oggetto, non risulta esplicitamente prevista dalla delega di cui al predetto articolo 1, comma 219 della legge n. 228 del 2012 che, al contrario, fa riferimento al precedente comma 217, il quale, a sua volta, esplicita come *“il Sistema include l'Archivio telematico centrale (ATCN) contenente informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto [...]”*.

In proposito, l'Amministrazione ha precisato che il disposto dell'art. 1, comma 219 non esclude tuttavia la possibilità d'istituire un organismo ulteriore rispetto a quelli previsti dalla succitata norma purché con modalità coerenti con gli obiettivi prefissati dal legislatore ed in linea con l'esigenza d'invarianza della spesa pubblica e che l'UCON assolve le predette finalità, svolgendo, nell'ambito del progetto complessivo di attuazione del SISTE, un ruolo centrale di garanzia della corretta operatività degli sportelli telematici del diportista (STED) a tutela dei cittadini e degli interessi di natura pubblicistica coinvolti e fornendo un raccordo tra l'Archivio telematico centrale della nautica da diporto (ATCN) ed i singoli STED.

In merito la Sezione, pur prendendo atto delle osservazioni dell'Amministrazione relative alla centralità dell'Ufficio di conservatoria ai fini del corretto funzionamento del Sistema telematico centrale, non può esimersi dal ribadire la circostanza che detto organo, come in

§

precedenza rilevato, non rientra nella previsione normativa di cui ai commi 217 e 219 dell'art. 1 della legge di stabilità 2013: tuttavia, proprio in ragione di quanto osservato dall'Amministrazione, la Sezione ritiene che il predetto Ufficio potrebbe trovare, transitoriamente, adeguata collocazione all'interno dell'articolazione funzionale dell'archivio telematico centrale della nautica da diporto (ATCN) - nel cui ambito è legislativamente prevista la competenza attribuita all'UCON dallo schema di regolamento in esame - in attesa di un puntuale intervento legislativo che lo preveda come ufficio funzionalmente autonomo.

Sempre in riferimento al profilo della coerenza dello schema di regolamento in esame rispetto alla succitata delega legislativa, la Sezione osserva che la norma primaria fa esplicito riferimento alle "*associazioni nazionali dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto*" mentre lo schema di atto normativo in esame contempla esclusivamente le associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, escludendo le associazioni dei distributori.

Il Ministero proponente, ha motivato l'esclusione delle predette associazioni dei distributori in ragione del fatto che - stante la peculiare struttura della filiera della nautica da diporto - le medesime si configurano come marginali e, nella normalità dei casi, di entità quantitativamente non rilevante rispetto alle altre associazioni di categoria.

Pur prendendo atto delle osservazioni del Ministero proponente - contenenti valutazioni di merito relative alla particolare struttura del

4

settore della nautica da diporto - la Sezione deve comunque rilevare come l'esclusione delle associazioni dei distributori dallo schema di regolamento in esame, ponendosi in contrasto con la normativa di rango primario posta dal comma 220 della più volte citata legge n. 228 del 2012, potrebbe dar luogo ad un contenzioso in materia, con evidenti riflessi in termini di applicabilità dell'emanando regolamento.

La Sezione medesima ritiene, pertanto, che sarebbe più corretto inserire nello schema di regolamento in esame il riferimento alle associazioni nazionali dei distributori, in conformità con quanto disposto dalla precitata normativa primaria.

Per quanto concerne, invece, il secondo dei suesposti profili, relativo alla possibilità - demandata dalla predetta delega allo schema di atto normativo in esame - di apportare le necessarie modifiche alle *"norme di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 [...] in materia di registri e licenza di navigazione"* ed alle *"correlate disposizioni amministrative"*, la Sezione osserva che lo schema di regolamento *de quo*, all'articolo 11, comma 1, reca una serie di modifiche, integrazioni ed abrogazioni della normativa primaria prevista dal decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto), volte ad adeguare le terminologie e le procedure vigenti alle innovazioni introdotte con l'istituzione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto e, all'art. 11, comma 2, reca le conseguenti modifiche alla normativa regolamentare attuativa del predetto codice, contenuta nel decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29

☞

luglio 2008, n. 146.

In proposito, la Sezione deve rilevare che il predetto art. 11, comma 1 va ad incidere sull'impianto del codice della nautica da diporto, lasciando peraltro immutate le lettere b) e c) del citato articolo 3, comma 1, ponendosi, quindi, in contrasto con il comma 219 dell'art. 1 della legge di stabilità 2013, più volte citato, che consente esclusivamente di apportare le modifiche ritenute necessarie alle *"norme di cui all'art. 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171"*.

La Sezione, pertanto, in ragione di quanto esposto, ritiene che - al fine di allineare il contenuto dello schema di atto normativo in esame con quello della normativa primaria di delega - sia necessario sopprimere l'intero comma primo dell'art. 11, restando ovviamente nella discrezionalità dell'Amministrazione la possibilità di lasciare inalterato il successivo comma 2, relativo alle modifiche apportate alle disposizioni amministrative correlate con il predetto codice della nautica da diporto.

Come già evidenziato in premessa, il Ministero dell'interno, con la nota del 29 novembre 2013, prot. n. 42-10/A2013-002538-XIV - pervenuta al Dicastero proponente successivamente all'approvazione preliminare dello schema di regolamento *de quo* in sede di Consiglio dei Ministri - ha chiesto la modifica del citato schema di regolamento ed, in particolare, l'espunzione dell'art. 3, comma 1, lettera r) e comma 2, lettera b), ritenendolo sostanzialmente ripetitivo di quanto già previsto dall'art. 8 bis del d.l. 23 maggio 2008, n. 92, convertito nella legge 24 luglio 2008,

↳

n. 125, nella parte in cui, al comma 1, dispone che *“gli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto, per finalità di sicurezza portuale e dei trasporti marittimi, possono accedere ai dati e alle informazioni del Centro elaborazione dati di cui al primo comma dell'articolo 9 della legge 1° aprile 1981, n. 121, in deroga a quanto previsto dallo stesso articolo, limitatamente a quelli correlati alle funzioni attribuite agli stessi ufficiali e agenti di polizia giudiziaria. Detto personale può essere, altresì, abilitato all'inserimento presso il medesimo Centro dei corrispondenti dati autonomamente acquisiti”*.

In proposito, la Sezione rileva che al fine di evitare duplicazioni di competenze e, al contempo, di assicurare un'organica articolazione del Sistema telematico centrale oggetto dello schema di regolamento in esame, è necessario precisare, nelle disposizioni dell'atto normativo relative all'immissione di dati nell'archivio telematico (ATCN), che detta attività debba essere limitata esclusivamente ai dati *“correlati alle funzioni attribuite”* agli agenti ed agli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, così come previsto dal citato art. 8 *bis* del d.l. 23 maggio 2008, n. 92, convertito nella legge 24 luglio 2008, n. 125.

Pertanto, in ragione di quanto sin qui esposto, la Sezione ritiene che lo schema di regolamento in epigrafe meriti parere favorevole a condizione che vengano accolte le osservazioni che precedono, in ragione delle quali la Sezione ritiene, altresì, che debbano essere apportate allo schema di regolamento le seguenti modifiche:

a) sostituire, all'art. 4, comma 1, le parole *“Presso il Dipartimento trasporti...”* con le seguenti *“All'interno della struttura funzionale dell'ATCN*

5

di cui all'articolo 3...”;

b) sostituire, all'art. 4, comma 3, le parole *“del Dipartimento trasporti”* con *“dell'ATCN”*;

c) sostituire, ovunque ricorra, la frase *“associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale”* con la seguente *“associazioni dei costruttori, importatori e distributori maggiormente rappresentative sul piano nazionale”*;

d) sopprimere il comma 1 dell'articolo 11;

c) aggiungere, all'art. 3, comma 4, dopo le parole *“di cui al comma 2, lettera b)”*, la seguente frase *“nei limiti di quelli correlati alle funzioni attribuite agli ufficiali e agli agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto.”*.

In aggiunta a quanto sin qui rilevato, ed a soli fini di completezza espositiva, la Sezione suggerisce all'Amministrazione, sotto il profilo redazionale, di:

a) raggruppare i riferimenti normativi contenuti nel preambolo dello schema di regolamento in esame seguendo l'ordine gerarchico delle fonti e, all'interno di detto criterio, ordinare le fonti stesse in ordine cronologico;

b) apporre, all'art. 5, comma 1, il seguente segno di punteggiatura *“.”* dopo la frase *“deterioramento dell'originale”*;

c) sostituire, all'art. 5, comma 1, dopo la frase *“dalle disposizioni vigenti”*, il segno di punteggiatura *“.”* con il seguente *“.”*;

d) separare il comma 1 dell'art. 5 dal successivo comma 2, in modo che

§

non formino un unico comma;

e) inserire, all'art. 6, comma 2, dopo la frase "con il CED", il segno di punteggiatura ",";

f) sostituire, nei titoli degli articoli 2, 3, 4 e 5, la parentesi inserita prima dell'acronimo con il segno di punteggiatura "-";

P.Q.M.

Esprime parere favorevole a condizione che vengano accolte le osservazioni di cui in motivazione.

L'ESTENSORE

Claudio Bocchia



IL PRESIDENTE

Franco Frattini



IL SEGRETARIO

Maria Luisa Salvini

